

1/91



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 29]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 15, 2011/माघ 26, 1932

No. 29]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 15, 2011/MAGHA 26, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 फरवरी, 2011

फा. सं. टीएएमपी/15/2010-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वाँ) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, निर्माण करा, प्रचालन करो और हस्तांतरण कर दो के आधार पर, कच्छ पर एकल नौबन्धन स्थल एवं वीरा गल्फ की संयुक्त सेवाओं को प्रदान करने हेतु, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 के महापत्तन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश को अनुपालन करते हुए, कंडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकरण

केस संख्या टैम्प/15/2010-केपीटी

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

....

आवेदक

आदेश

(18 जनवरी, 2011 को पारित)

इस केस का संबंध कंडला पोर्ट की कच्छ की खाड़ी में एकल पोइन्ट नौबन्ध (एग पी एम) तथा सहबद्ध सुविधा स्थापित करने से संबंधित अद्यतन टैरिफ के नियतन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से है।

2.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपने दिनांक 28 फरवरी 2010 के अपने पत्र द्वारा तरल थोक टर्मिनल को लागू होनेवाले मानकों का अनुसरण करते हुए एकल पोइंट नौबंद (एसपीएम) स्थापित करने हेतु अद्यतन टैरिफ के नियतन करने के लिए प्रारंभिक तौर पर प्रस्ताव दखिल किया है।

2.2. किन्तु, एसपीएम की क्षमता, जो मुख्य संघटक में से एक है, वह ने तो तरल टर्मिनल हेतु विहित मानकों के अनुसार निर्धारित है और न ही प्रस्ताव में निर्धारित है और न ही वह प्रस्ताव में क्षमता निर्धारण का आधार है। प्रस्ताव में पाए गए अन्तर के मद्देनजर 19 मार्च 2010, के पत्र द्वारा हमने कंडला पोर्ट ट्रस्ट से कुछ मुद्दों पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने और कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाडीनार में एस पी एम के वास्तविक प्रचालन के संदर्भ में और साथ ही गत तीन वर्षों से बी पी सी एल द्वारा कोचीन में एस पी एम सुविधा तथा पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में अन्य एसपीएम सुविधा के भी संदर्भ में प्रस्ताव में अंगीकृत की गई उत्पादकता दर, क्षमता, ऊर्जा की खपत अन्य लागत आदि जैसे अन्य सभी पैरामीटरों का औचित्य दर्शाने का अनुरोध किया गया।

3.1. महापत्तनों में पब्लिक प्रायवेट सहभागिता (पीपीपी) परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा उसके संसूचन संख्या पीआर-14019/25/2007-पीजी दिनांक 12 फरवरी 2008 द्वारा घोषित मार्गदर्शिकाएँ जो इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 26 फरवरी 2008 की अधिसूचना संख्या टैम्प/52/2007-मिस. द्वारा अधिसूचित की गई थी उसमें एस पी एम प्रचालन कार्यों के लिए कोई पृथक मानक निहित नहीं है।

3.2. अतः हमारे दिनांक 19 मार्च 2010 के पत्र द्वारा यह परामर्श मांगने के उद्देश्य से कि क्या मानकों के अभाव में एस बी एम प्रचालन संबंधी अद्यतन टैरिफ तरल थोक प्रहस्तन को लागू होनेवाले पैरामीटरों पर आधारित किए जा सकते हैं और एस बी एम प्रचालन संबंधी अद्यतन टैरिफ तरल थोक प्रहस्तन को लागू होनेवाले पैरामीटरों पर आधारित किए जा सकते हैं और कंडला पोर्ट ट्रस्ट तथा अन्य महापत्तन यथा कोचिन पोर्ट ट्रस्ट और पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में निष्पादित होनेवाले वास्तविक एकल बोया नौबंद प्रचालन के संदर्भ में उक्त मामला नौपरिवहन मंत्रालय (एमओएस) को संदर्भित किया गया।

3.3. इसकी अनुकिया में, एम ओ एस ने दिनांक 9 जून 2010 के पत्र द्वारा यह सूचित किया कि पोर्ट ट्रस्ट एस पी एम प्रचालन संबंधी अद्यतन टैरिफ नियतन संबंधी कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव की जांच करने तथा अपनी संस्तुतियाँ देने के लिए इन्डियन मेरीटाइम युनिवर्सिटी (आईएसयू) को नियुक्त किया गया है। इसी दौरान, एम ओ एस ने अन्तरिम उपाय के रूप में टैम्प द्वारा दिए गए सुझाव पर सहमति दी और इस प्राधिकरण को निदेश दिया कि जब तक एस पी एम टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जाता तब तक कंडला पोर्ट ट्रस्ट (वाडीनार प्रभाग) कोचिन पोर्ट और पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में निष्पादित होनेवाले एस बी एम प्रचालनों के संदर्भ में तरल थोक में प्रहस्तन को लागू पैरामीटर के आधार पर एस पी एम संबंधी अद्यतन टैरिफ का नियतन किया जाए।

3.4. एम ओ एस द्वारा दिए गए परामर्श के अनुरूप हमारे दिनांक जून, 2010 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को एम ओ एस का निर्णय इस परामर्श के साथ सूचित किया गया कि वह एस पी एम सुविधा हेतु अद्यतन टैरिफ के नियतन संबंधी विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

4.1. इस परिस्थिति की पृष्ठभूमि में हमारे दिनांक 19 मार्च 2010 के पत्र द्वारा कुछ मुद्दों पर मांगे गए स्पष्टीकरण सहित कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिए गए दिनांक 26 अक्टूबर, 2010 के अपने पत्र के अधीन एक परिशोधित प्रस्ताव दखिल किया। उसमें कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाडीनार प्रभाग में प्रचालन कार्यरत एस पी एम तथा प्रचालन कार्यरत अन्य एस पी एम और विषयगत एस पी एम के पैरामीटर दर्शानेवाला एक तुलनात्मक विवरण भी प्रस्तुत किया गया है।

4.2. हमारे द्वारा दिनांक 19 मार्च 2010 के पत्र द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण और कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा तत्संबंधी प्रस्तुत किए गए प्रत्युत्तर का सार नीचे सारणीबद्ध है :

क्रमांक	मांगा गया स्पष्टीकरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट का उत्तर
(i).	(1). तरल थोक टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं जिनका पोर्ट द्वारा अनुपालन किया जाना अपेक्षित था, में विहित मानक के अनुसार एमएमटीपीए में एसपीएम सुविधा की क्षमता निर्धारित नहीं की गई। क्षमता निर्धारण हेतु अंगीकृत प्रहस्तन दर स्पष्ट तथा दर्शाई जाए। (2). मार्गदर्शिकाएँ 70% उपयोगिता मानक विहित करती है जिसमें वर्ष में 255 दिवस परिकलित की गई हैं। 255 कार्यकारी दिवसों के मानकों की तुलना में क्षमता निर्धारण हेतु	(क). एक स्थान पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि इस परियोजना के मामले में क्षमता निर्धारण हेतु प्रहस्तन दर आधार नहीं है। किन्तु, उनके द्वारा प्रस्तुत क्षमता परिकलन में थोक टर्मिनल की मार्गदर्शिकाओं में विहित कूड की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। (ख). अगे बताया गया कि आधुनिक रिफाइनरी की विशिष्ट

	<p>120 दिनों तक कार्यकारी दिवसों को घटा देने कारणों का औचित्य दें।</p> <p>(3). साथ ही क्षमता निर्धारण का विस्तृत कार्यचालन तथा मार्गदर्शिकाओं में विहित मानकों से कोई अन्तर यदि हो तो, औचित्य के साथ प्रस्तुत करें।</p>	<p>माप लगभग 9 एसपीएम है। एक से अधिक रिफाइनरी द्वारा एसपीएम के उपयोग से संबंधित अग्रताक्रम के अभाव में और चूंकि एसपीएम एक सामान्यतया एक आबद्ध सुविधा है, अतः एसपीएम की अधिकतम क्षमता 9 एमटीपीए मानी गई, जिसकी साध्यता रिपोर्ट में निर्धारित है।</p> <p>(ग). जितने दिनों के लिए एसपीएम परिचालन रत रहेगा उसके संबंध में पोर्ट ने स्पष्ट किया कि 9 एसएमटीपीए के वार्षिक संपूर्ण निष्पादन और 5000 टन प्रति घंटा प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए एसपीएम वर्ष में 120 दिनों तक परिचालन रत रहेगा।</p> <p>(घ). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.7.1. में पांच वर्षों में एक बार टैरिफ आवरणों का पुनरीक्षण किया जाना उपबंधित है ताकि ऐसी असाधारण घटनाएँ जिसका किसी समझदार व्यक्ति को पूर्वानुमान न हो सके, को समायोजित किया जा सके। इस खंड को उद्धृत करते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तुत किया कि 9 एसएमटीपीए पर कल्पित क्षमता की तुलना में संभाले गए वास्तविक यातायात में अंतर के मामले में प्रक्षेपित क्षमता और वास्तविक यातायात में अंतर के प्रभाव को निष्प्रभावित करने हेतु टैरिफ आवरण में सुधार किया जा सकता है।</p>
(ii).	<p>ऊर्जा लागत के प्राक्कलन हेतु पोर्ट द्वारा जिस साध्यता रिपोर्ट पर निर्भर रहा जाता है उसमें पोर्ट द्वारा इस लागत घटक को प्राक्कलित करने हेतु कोई आधार अथवा विश्लेषण निहित नहीं है।</p> <p>प्रस्तावित की जाने हेतु संभावित सुविधा/सेवा के संदर्भ में ऊर्जा तथा ईंधन की खपत के विस्तृत विश्लेषण के संदर्भ में और साथ ही कंडला पोर्ट के वाडीनार प्रभाग में कार्यरत होनेवाली एसपीएम सुविधा में ऊर्जा तथा ईंधन की वास्तविक खपत के संदर्भ में भी रु. 465 लाख के ऊर्जा तथा ईंधन लागत के प्राक्कलन औचित्य दिया जाए।</p>	<p>(क). तरल थोक टर्मिनल संबंधी टैरिफ के नियतन हेतु टैम की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार ऊर्जा की खपत का मानक 2.4 लाख यूनिट/वार्षिक/हेक्टर है।</p> <p>(ख). चूंकि कूड तेल टर्मिनल (सीओटी) पोर्ट सीमा से बाहर होगा अतः पोर्ट के अंदर भूमि पर आधारित कोई विकास नहीं होगा। इसे ध्यान में रखते हुए कि प्रति हेक्टर पर आधारित मानक लागू नहीं किए जा सकते। एसपीएम प्रचालन के लिए इसे ध्यान में रखते हुए साध्यता रिपोर्ट में निर्धारित लागत जिरमें ऊर्जा तथा ईंधन की लागत समाविष्ट है, पर ध्यान दिया गया है।</p> <p>(ग). यह प्रस्तुत किया गया कि वह कंडला पोर्ट के वाडीनार प्रभाग तथा कोचिन पोर्ट से एसपीएम सुविधा के ऊर्जा तथा ईंधन की वास्तविक खपत तथा लागत ब्यौरे प्राप्त नहीं हुए हैं।</p>
(iii).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट में वाडीनार प्रभाग के एसपीएम के वास्तविक प्रचालन के संदर्भ में और साथ ही गत तीन वर्षों में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट में भारत पेट्रोलेियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल -के आरएल) द्वारा हाल ही में स्थापित एसपीएम सुविधा तथा पारदीप पोर्ट ट्रस्ट में अन्य एसपीएम सुविधा के संदर्भ में भी प्रस्ताव नियत करने हेतु अद्यतन टैरिफ में संगीकृत सभी पैरामीटरों यथा उत्पादकता दर, क्षमता, ऊर्जा की खपत अन्य लागत आदि का औचित्य दें।</p>	<p>विशेषगत सुविधा और कंडला पोर्ट ट्रस्ट एस्सार वाडीनार और सीओपीटी सुविधा के एसपीएम प्रचालन के तकनीकी और वित्तीय पहलुओं के तुलनात्मक ब्यौरों से युक्त विवरण प्रस्तुत है।</p>
(iv).	<p>कृपया स्पष्ट करें कि क्या परिचालन लागत में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ध्यान में रखे गए वाटर फ्रंट रॉयल्टी प्रभार अनुज्ञापित शुल्क के सदृश है? यदि ऐसा है तो स्पष्ट करें कि क्या इस</p>	<p>परिशोधित प्रस्ताव में वाटर फ्रंट हेतु पट्टा किराया ध्यान में नहीं रखा गया है।</p>

	प्राधिकरण द्वारा उसकी भूमि अनुसूची में वॉटर फ्रन्ट क्षेत्र का पट्टा किराया अनुमोदित किया गया है और क्या भूमि नीति संबंधी मामलों पर सरकार की मार्गदर्शिकाएँ पोर्ट को वॉटर फ्रन्ट क्षेत्र पर पट्टे के प्रभार उद्ग्रहण के लिए अनुज्ञप्ति देती है ?	
(v).	पोर्ट ने विविध प्रभारों के रु.8/- प्रति मैट्रिक टन पर उद्ग्रहण करना प्रस्तावित किया है। कृपया ऐसी सेवाएँ स्पष्टतौर पर बताएँ जिनके लिए प्रस्तावित प्रभार उद्ग्रहित किए जाएंगे।	विविध प्रभारों को अपवर्जित किया गया है और केवल रु. 149 प्रति टन की दर से प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं।

4.3. कुछ मुख्य पैरामीटरों के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए तुलनात्मक विवरण और उस पर पोर्ट की टिप्पणियों का सार नीचे सारणीबद्ध है :-

क्र.सं.	विवरण	विषयगत प्रस्ताव	वाड़ीनार प्रभाग	कोच्ची	एस्सार वाड़ीनार	अभ्युक्तियाँ
(i).	परिकल्पित क्षमता	--	36.4 एमएमटीपीए	--	27 एमएमटीपीए	विषयाधीन एसपीएम तथा कोच्ची एसपीएम की तुलना की गई है।
(ii).	एसपीएम पर संभाला गया कूड	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार 9 एमएमटीपीए	14.6 एमएमटीपीए (परिकल्पित क्षमता तथा उपयोग के अनुसार)	9 एमएमटीपीए	14 एमएमटीपीए (एस्सार द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी के अनुसार)	
(iii).	क्षमता का उपयोग	--	40%	30%	52%	क्षमता उपयोग का व्याप 30% से 50% है जिसे एसपीएम के परिचालन के दिनों के प्राक्कलन करने के लिए सीमाचिह्न के रूप में ध्यान में रखा जाए।
(iv).	प्रहस्तन दर प्रति घण्टा	5000 टन प्रति घण्टा	7500-9000 केएलएस/घण्टा	8250 एम 3/घण्टा	10,000 एम3/घण्टा अथवा 10 केजीएफ/से.मी2	---
(v).	परिचालन के दिन	120	150	110	225	विषयाधीन प्रस्ताव के लिए कार्यचालन दिवसों को सीओपीटी में परिचालित एसपीएम पर प्राप्त की गई स्थिति के अनुरूप माना गया है।

5. परिशोधित प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएँ निम्नवत् हैं :

- पोर्ट मुख्यतः विषयाधीन जलयान सेवाएँ प्रस्तावित करने के लिए मार्च, 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट के उपर निर्भर है।
- पोर्ट में प्रस्तावित एसपीएम के प्राक्कलित वार्षिक संपूर्ण निष्काशन 9एमएमटीपीए माना है जिसे एसपीएम की अधिकतम क्षमता के रूप में माना गया है। 9 एमएमटीपीए को अधिकतम क्षमता के रूप में मानते हुए पोर्ट ने अन्य पैरामीटर प्राप्त किए हैं और निम्नलिखित प्रतिफलन प्रस्तुत किए हैं :-

क्र. सं.	विवरण	वीएलसीसी जलयान	स्वेज जलयान
(i).	वहन क्षमता	285000 टन	152000 टन
(ii).	घाट पर लगाने का विरामकाल	66 घण्टे	40 घण्टे
(iii).	निस्सारण दर	5000 टन प्रति घण्टा	5000 टन प्रति घण्टा
(iv).	घाट पर लगाने का कुल विरामकाल	$285000/66 = 4318$ टन / घण्टा	$152000/40 = 3800$ टन / घण्टा
(v).	दैनिक निस्सारण दर	4318 टन * $24 = 103636$ टन	3800 टन * $24 = 91200$ टन

(vi).	वार्षिक निर्माण दर	$103636 * 365 / 10,00,000 = 37.52868$ टन अर्थात् 37.83 एमटी	$91200 * 365 / 10,00,000 = 33.288$ टन अर्थात् 33.3 एमटी
(vii).	70% अधिकतम उपयोग	$37.83 * 0.7 = 26.5$ एमटी	$33.3 * 0.7 = 23.3$ एमटी
(viii).	केवल दिन के दौरान ही घाट पर लगाने का परिचालन होगा। उपलब्ध प्रभावी समय 18 घण्टे हैं अर्थात् पूरे दिन का 75 %। क्योंकि केवल 0530 घण्टे से 1600 घण्टे तक ही घाट पर लगाया जा सकता है। (किन्तु घाट से हटाना रात्रि के दौरान भी किया जा सकता है।)	$26.5 * 0.75 = 19.86$ एमटी	$23.3 * 0.75 = 17.48$ एमटी
(ix).	उपर्युक्त प्रतिबंध तथा मानसून, हवाओं, नौसंचालन निर्बंधन और भ्रमण तथा अनुरक्षण के लिए अधिक समय देने के कारण, इस प्रकार अवरोधों के कारण क्षमता उपयोगिता 45% से 50% के दायरे में आता है।	$19.86 * 0.5 = 9.93$ एमटी	$17.48 * 0.5 = 8.74$ एमटी

(iii). पूंजीगत लागत :

कुल पूंजीगत लागत मूल प्रस्ताव में यथा प्राक्कलित रु. 43890 लाख प्राक्कलित की गई है। पूंजीगत लागत प्राक्कलन में मुख्यतया एसपीएम और पाइप लाईन समाविष्ट है और विश्लेषित आँकड़े निम्नवत् है :

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	समूह	राशि
(i).	नौभार प्रहस्तन उपस्कर (साध्यता रिपोर्ट के अनुसार)	
	(क) एसपीएम सुविधा	14823
	(ख) तटीय पाईप लाईनों पर	26977
	उप - योग	41800
(ii).	विविध (उक्त का 5%)	2090
	कुल	43890

प्रस्तावित सुविधा के लिए सिविल संरचना परिकल्पित नहीं है।

(iv). प्राक्कलित पूंजीगत लागत पर पूंजीगत नियोजित पर प्रतिलाभ (आरओसीई) 16% परिकल्पित किया गया है।

(v). वार्षिक परिचालित लागत :

(क). ऊर्जा तथा ईंधन :

➤ सीओ टी पोर्ट सीमा से बाहरी क्षेत्र में होगा। चूंकि प्रस्तावित एसपीएम टर्मिनल के लिए भूमि आबंटन पर विचार नहीं किया गया है अतः ऊर्जा तथा ईंधन प्राक्कलित करने के लिए हेक्टर पर आधारित मानक सुसंगत नहीं है।

➤ इस मामले में एसपीएम को केवल ईंधन तथा ऊर्जा की जरूरत होगी। मार्च, 2004 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, जिसे आधार के रूप में लिया गया है, एसपीएम के लिए ऊर्जा तथा ईंधन की लागत रु. 2.50 लाख प्रति दिन प्राक्कलित की गई है। यह ध्यान में रखते हुए कि एसपीएम वर्ष 2014 में प्रारंभ हो जाएगा, साध्यता रिपोर्ट में प्राक्कलित लागत 5% प्रतिवर्ष पर बढ़ाया गया है और ऊर्जा तथा ईंधन की लागत रु. 3.88 लाख प्रति दिन तक पहुंच गई है।

- तदनुसार एसपीएम सुविधा के लिए एक वर्ष में 120 परिचालन कार्यकारी दिवसों को ध्यान में रखते हुए ऊर्जा तथा ईंधन की लागत रु.465 लाख तक प्राक्कलित की गई है।

(ख). मरम्मत तथा अनुरक्षण :

जैसे कि सुविधा के लिए सिविल संरचना पर विचार नहीं किया गया है अतः सिविल कार्यों के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण प्राक्कलित नहीं की गई है। तरल टर्मिनल के लिए निर्धारित मार्गदर्शिकाओं के मानकों का अंगीकरण करते हुए यांत्रिक तथा विद्युत उपकरणों के मरम्मत तथा अनुरक्षण पर कुल पूंजीगत लागत के 2% पर प्राक्कलित किया गया है।

(ग). तरल थोक टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों का अंगीकरण करते हुए बीमा लागत, मूल्यह्रास तथा अन्य व्ययों का प्राक्कलित किया गया है।

(घ). दिनांक 19 मार्च, 2010 के पत्र द्वारा उठाए गए हमारे प्रश्न के आधार पर वार्षिक परिचालन लागत में पोर्ट द्वारा पहले ध्यान में रखा गया वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए अनुश्रुति शुल्क परिशोधित प्रस्ताव में से हटा लिया है। तथापि, पोर्ट ने परिशोधित प्रस्ताव में मार्गाधिकार प्रभारों का समावेश किया है।

एसपीएम सुविधा से भूदर्श पार्श्व (एलएलपी) तक 19000 मीटर लंबी पाइप लाइन के मार्गाधिकार प्रभार रु.10.5 प्रति माह की दर लगाकर यह उल्लेख करके प्राक्कलित किए गये हैं कि यह कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान के अनुसार है (यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के विद्यमान दरों के मान में मार्गाधिकार प्रभारों का निर्धारण किया गया है)। मार्गाधिकार प्रभार रु. 47.9 लाख प्रति वर्ष की दर पर प्राक्कलित किए गए हैं।

(ङ.). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित कुल परिचालन लागत नीचे सारणीबद्ध है :-

क्र.सं.	विवरण	आधार	रु. लाखों में
(i).	ऊर्जा तथा ईंधन की खपत	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार	465
(ii).	नौभार प्रहस्तन उपकरणों की मरम्मत तथा अनुरक्षण	मानकों के अनुसार (2% का रु. 438.90 करोड़)	878
(iii).	बीमा	मानकों के अनुसार (1% का रु. 438.90 करोड़)	439
(iv).	मूल्यह्रास	10% का रु. 438.90 करोड़	4389
(v).	मार्गाधिकार प्रभार	विद्यमान एसओआर के अनुसार	48
(vi).	अन्य व्यय	मानकों के अनुसार 1% का रु. 438.90 करोड़	439
कुल			6658

(vi). प्राक्कलित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता (एआरआर) निम्नवत् है:

क्र.सं.	विवरण	रु. लाखों में
(i).	कुल वार्षिक प्राक्कलित लागत	6658
(ii).	रु. 43890 लाख के पूंजीगत लागत पर 16% प्रतिलाभ	7022
	वार्षिक राजस्व की आवश्यकता	13680

(vii). रु. 13,680 लाख के प्राक्कलित एआरआर तथा 9 एमटीपीए पर अधिकतम क्षमता को ध्यान में रखते हुए एसपीएम सुविधा पर कूड के प्रहस्तन के लिए मिश्रित टैरिफ रु. 152 प्रति मैट्रिक टन तक पहुंच जाती है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि एसपीएम से सीओटी तक परिचालित 19.5 कि.मी. की कुल लंबी पाइप लाइन जो कि प्राक्कलन हेतु ध्यान में रखी गई है, में से 0.5 कि.मी. की पाइप लाइन पोर्ट सीमाओं के बाहर होगी। अन्य शब्दों में, पाइप लाइन की कुल लंबाई में से 98.3% पोर्ट सीमाओं के भीतर होगी। इस संदर्भ में उसके अधिकार क्षेत्र से बाहर आनेवाली पाइप लाइन का टैरिफ यथानुसार कम किया है और अन्ततः रु. 149 प्रति मैट्रिक टन का मिश्रित प्रहस्तन दर प्रस्तावित किया है।

6. निर्धारित प्रक्रिया संबंधी परामर्श के अनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 26 नवंबर, 2010 तक उनकी तिप्पणियाँ देने के लिए उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों (कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथापेक्षित) को परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों से कोई तिप्पणियाँ नहीं प्राप्त हुई हैं।

7. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट को हमारे दिनांक 18 नवंबर, 2010 के पत्र द्वारा विविध मुद्दों पर जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उनके दिनांक 29 नवंबर, 2010 के ई-मेल द्वारा हमारे प्रश्नों के उत्तर दिए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा के ओपीटी द्वारा दिए गए उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त उत्तर
(i).	ऐसा लगता है कि पोर्ट ने वर्ष 2004 के पूंजीगत लागत प्राक्कलनों में तदर्थवृद्धि लागू करने के सिवाय क्षमता तथा पूंजीगत लागत के संदर्भ में एसपीएम प्रचालनों के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने के लिए उसके वर्तमान प्रस्ताव को दखिल करते समय मार्च, 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट पर ही मुख्यतः विश्वास किया है। साध्यता रिपोर्ट जो लगभग 6 वर्ष पहले तैयार की गई थी, तकनीकी, बाजार की स्थिति तथा अन्य घटकों के परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए शायद पुरानी हो सकती है। पोर्ट यह बताए कि क्यों प्रस्तुत सुविधा के लिए साध्यता अध्ययन अद्यतन नहीं किया गया क 2004 में किए गए अध्ययन पर ही विश्वास किया गया।	वृद्धि के लिए यथोचित प्राक्धान को ध्यान में रखते हुए साध्यता रिपोर्ट में परिकलित परियोजना की लागत अद्यतन की गई है। किन्तु, विशेष रूप से प्रस्तावित एसपीएम के लिए प्रौद्योगिकी में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं हुआ है।
(ii).	साध्यता रिपोर्ट में यातायात अनुमान में न तो किसी अध्ययन का समावेश किया है न ही 9 मिलीयन टन प्रति वर्ष (एमटीए) प्राप्त करने के लिए कोई परिकलन दर्शाया है। वह केवल (मिलीयन टन प्रतिवर्ष पर सीपीएम की उस क्षमता को मानता है जिसे पोर्ट द्वारा उसके वर्तमान प्रस्ताव में ध्यान में रखा गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि अन्य सभी पैरामीटर 9 एमटीपीए के इस आँकड़े से मेल खाने के लिए प्राप्त किए गए हैं। कृपया, अगले 30 वर्षों के लिए एसपीएम प्रचालनों के लिए यातायात प्रक्षेपण का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।	पोर्ट ने वर्ष 2007 में एक विस्तृत व्यापार योजना तैयार की है जिसमें कूड तेल के लिए यातायात प्रक्षेपण कार्यान्वित किया गया है। विचार विमर्श के बाद एसपीएम सुविधा की क्षमता 9 एमएमटीपीए तक सीमित की गई है और यह साध्यता रिपोर्ट में पूर्वानुमान के अनुरूप है किन्तु, टैम्प को प्रस्तुत किए गए यातायात प्रस्ताव के प्रारूप संबंधी पत्र प्रेषित करने में पोर्ट द्वारा यह प्रस्तावित किया गया था कि यदि एसपीएम पर संभाला गया वास्तविक नौभार यदि 9 एमएमटीपीए की क्षमता से बढ़ जाता है तो ऐसी स्थिति में प्रस्तावित टैरिफ पुनरीक्षण के अधीन होगी। यह प्रस्ताव भी "बीओटी के आधार पर तूणा के नजदीक टेकरा अपस्टैट शुष्क थोक टर्मिनल" कार्य के लिए टैम्प द्वारा हाल में ही अनुमोदित अद्यतन टैरिफ के अनुरूप है।
(iii).	अधिकतम क्षमता (क). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं का खण्ड 3.3.2. स्पष्टतया अनुबद्ध करता है कि अधिकतम क्षमता के लिए अद्यतन टैरिफ यातायात संबंधी पूर्वानुमान किए बिना ही निर्धारित किया जाना है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव के अनुलग्न-II के पैरा 4.2 में वार्षिक संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपण के स्तर पर 9.00 एमएमटीपीए तक ध्यान में रखी गई अधिकतम क्षमता अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुरूप नहीं है।	यहाँ यह बताना उचित होगा कि टैम्प की पीपीसी परियोजना के निर्धारण संबंधी अद्यतन टैरिफ की मार्गदर्शिकाओं में कूड तेल संभालने हेतु एसपीएम के लिए टैरिफ के नियतन हेतु कोई मार्गदर्शिका समाविष्ट नहीं है। आगे, यह भी देखा गया है कि 2008 मार्गदर्शिकाओं में अनुप्रवाह संबंधी सुविधा की क्षमता द्वारा सीमित की जानेवाली तरल टर्मिनल की क्षमता के लिए कोई प्राक्धान नहीं है जैसा कि कंटेनर टर्मिनल/कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल में अर्थात् भंडारण सुविधा अथवा सम्बद्ध रिफाइनरी की क्षमता के मामले में स्थापित किया जाता है। विन्तु यह देखा गया है कि महा पत्तनों में प्रचालित सभी एसपीएम की क्षमता रिफाइनरी की क्षमता द्वारा सीमित की जाती है। आगे, कृपया यह नोट किया जाए कि मंत्रालय ने दिनांक 9 जून, 2010 के पत्र सं.पीडी-11015/1/2010-केपीटी द्वारा पोर्ट के साथ-साथ टैम्प को भी अन्य पोर्टों पर विद्यमान प्रचालित एसपीएम के पैरामीटरों पर आधारित विषयाधीन कार्य संबंधी टैरिफ प्रस्ताव बनाने का सुझाव दिया है।

(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत अन्य एसपीएम प्रचालनों पर उपार्जित विविध पैरामीटरों को दर्शाता हुआ तुलनात्मक विवरण निर्दिष्ट करता है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाड़ीनार स्थित प्रचालनों पर संभाले गए कूड के लिए उपार्जित निस्सारण दर 7500 से 9000 केएलएस/घण्टे है (अर्थात् 1 टन=1.16 केएल के रूपांतरण घटक को लागू करने से 6465 से 7758 टन/घण्टा). वाड़ीनार स्थित एस्सार द्वारा प्रचालित एसपीएम के लिए हासिल किया गया निस्सारण दर 10,000 एम3/घण्टा (अर्थात् 10000 केएल/घण्टा) और कोचीन पोर्ट ट्रस्ट पर (बीपीसीएल द्वारा प्रचालित) यह पैरामीटर 8250 एम3/घण्टे (अर्थात् 8250 केएल/घण्टा). बताया गया है। यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने पैरा 4.3(अनुलग्नक-III) में बताया है कि प्रहस्तन दर 7500 टन/घण्टा मानी गई है परंतु यह टर्मिनल की अधिकतम क्षमता के निर्धारण में कहीं भी लागू नहीं की गई है।

वर्ष 2008 की टैम्प मार्गदर्शिकाएँ तरल थोक टर्मिनल में कूड संभालने के लिए 5000 टन/घण्टा संबंधी मानक निर्दिष्ट करती हैं। तरल थोक टर्मिनल शांत बथिंगहाबर् की बेसिन में पर्याप्त सुरक्षा प्रबंधों के साथ स्थापित है और इसलिए केवल स्थिरता संबंधी परिस्थितियों के अधीन रहते हुए जहाज द्वारा अनुज्ञेय अधिकतम निस्सारण दर तक, जहाजों को घाट पर लगाने, घाट से हटाने तथा नौभार निस्सारण दिन के किसी भी समय किया जा सकता है।

किन्तु एसपीएम एक अपतट सुविधा है जो समुद्र के जल की अपेक्षित गहराई में सुदूर स्थित है और समुद्र की स्थिति - हवाओं और लहरों के सीधे संपर्क में होता है अतः एसपीएम उपयोग के बनाम थोक तेल टर्मिनल में सीधे घाट पर लगाने से महत्वपूर्ण पर्यावरणी के अधिक प्रभाव के साथ-साथ आकस्मिक रूप से तेल गिरने की का अधिक जोखिम होता है।

तुलनात्मक विवरण को देखने से यह प्रतीत होता है कि कोचीन पोर्ट पर कूड के लिए प्रहस्तन दर 8250 एम3/घण्टा है (0.85 के विशिष्ट घनत्व के साथ 7000 टन/घण्टा) किन्तु पोर्ट ने 7500 टन/घंटे की प्रहस्तन दर मानी है जो 9 एमएमटीपीए की क्षमता को संभालने वाले कोचीन पोर्ट के प्रहस्तन दर से उच्चतर है। जैसा कि पहले विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि एसपीएम पर संभाला जाने वाला वास्तविक नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से अधिक हो जाता है तो प्रस्तावित टैरिफ पुनरीक्षण के अधीन रहेगी।

(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिए गए संदर्भ में कि कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) में स्थापित एसपीएम 9 एमएमटीपीए संभालता है, यह उल्लेखनीय है कि कोचीन पोर्ट ट्रस्ट में बीपीसीएल द्वारा प्रचालित एसपीएम द्वारा संभाले जाने वाले यातायात की वास्तविक मात्रा 9 एमएमटीपीए है और यह एसपीएम की क्षमता नहीं है।

यह पहले ही बता दिया गया है कि यदि एसपीएम पर संभाला जाने वाला वास्तविक नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से अधिक हो जाता है तो विषयाधीन कार्य के लिए प्रस्तावित टैरिफ टैम्प द्वारा पुनरीक्षण किया जाए।

(घ). (i). 120 दिनों गणना के संबंध में हमारे प्रश्न का उत्तर प्रस्तुत करते समय, पोर्ट ने स्पष्ट किया है कि अधिकतम क्षमता 9 एमएमटीपीए होने के कारण और प्रहस्तन दर 5,000 टन/घण्टा होने ध्यान में रखते हुए कारण एसपीएम 120 दिनों के लिए परिचालन होना अनुमानित है। वस्तुतः, मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित फार्मूला के अनुसार अधिकतम क्षमता निर्धारित करने का एक कारक दिनों की संख्या है और यह कोई दूसरा विकल्प नहीं है जैसा कि पहले भी बताया गया है कि 9 एमएमटीपीए तक क्षमता मानने पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अन्य पैरामीटरों का पुनः परिकलन किया जाना है।

पूर्ववर्ती टैरिफ प्रस्ताव टैम्प के अनुलग्नक-4 में तरल थोक टर्मिनल के लिए मार्गदर्शिका पर आधारित था क्योंकि कूड तेल संभालने के लिए एसपीएम हेतु टैरिफ के नियतन संबंधी कोई विशिष्ट मार्गदर्शिका नहीं थी। अतः जैसा कि मंत्रालय के दिनांक 09.06.2010 के पत्र द्वारा सुझाव दिया गया था, विषयाधीन कार्य का वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव अन्य पोर्टों पर स्थापित विद्यमान प्रचालित एसपीएम के पैरामीटरों पर आधारित है। तदनुसार साध्यता रिपोर्ट के अनुसार एसपीएम की क्षमता 9 एमएमटीपीए तक रखी गई है जो कि कोचीन पोर्ट के विद्यमान प्रचालित एसपीएम के वर्तमान प्रहस्तन क्षमता के अनुरूप भी है।

(ii). पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए तुलनात्मक विवरण के अनुसार वाड़ीनार में उसके अपने पोर्ट पर एसपीएम परिचालन एक वर्ष में 150 दिनों के लिए कार्य करते हैं और एस्सार पर एसपीएम प्रचालन एक वर्ष में 225 कार्यचालन दिवसों के लिए प्रचालित किए जाते हैं। जब पोर्ट के परिवेश

अन्य पोर्टों पर विद्यमान प्रचालित एसपीएम के विविध पैरामीटरों को दर्शाता हुआ तुलनात्मक विवरण देखते हुए यह पता चलता है कि कोचीन पोर्ट पर स्थापित एसपीएम को 9 एमएमटीपीए तक कूड तेल संभालने के लिए 120 दिनों के लिए प्रचालित किया जाता है, किन्तु वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव में एसपीएम 110 दिनों के लिए

<p>में अर्थात् कच्छ की खाड़ी में सर्वोत्तम उपार्जित कार्य दिवस एक वर्ष में 225 दिन है तो उन असाधारण परिस्थितियों का औचित्य देते हुए यह स्पष्ट करें कि प्रस्तावित एसपीएम की क्षमता निर्धारित करने हेतु वही पैरामीटर क्यों नहीं लागू किए जा सकते।</p>	<p>प्रचलित माना गया है जो कि कोचीन पोर्ट के एसपीएम के लगभग बराबर है। विद्यमान प्रहस्तन क्षमता 9 एमएमटीपीए मानी गई है और यदि एसपीएम संभाला जानेवाला वास्तविक नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से बढ़ जाता है तो ऐसी स्थिति उसे भी टैम्प द्वारा समीक्षा के अधीन रखा गया है।</p>
<p>(इ.).पोर्ट ने बताया कि प्रस्तावित एसपीएम पर वीएलसीसी और स्वेज मैक्स टैंकर दोनों का ही आना अपेक्षित है। अधिकतम क्षमता निर्धारित करने हेतु जलयानों के दोनों ही प्रवर्गों के शेयर दर्शाए जाएं। ऐसा करते समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह ध्यान रखे कि प्रस्तावित टैरिफ 30 वर्षों की सीमा के लिए है।</p> <p>इस संबंध में जलयानों के प्रत्येक प्रवर्ग के शेयर प्रक्षेपित करने हेतु अंगीकृत आधार को पोर्ट द्वारा किए गए विस्तृत अध्ययन/विश्लेषण सहित स्पष्ट किये जाएं।</p>	<p>विषयगत कार्य के प्रारूप रियायत करार के अनुसार रियायतग्राही 28.90 एम. की जल गहराई से युक्त 3,00,000 डीडब्ल्यूटी तक के जलयानों को संभाल सकते हैं। दूसरे शब्दों में, यह कहा जाता है कि रियायतग्राही प्रस्तावित एसपीएम पर वीएलसीसी तथा स्वेज मैक्स टैंकर को संभालेगा। 50:50 का शेयर ध्यान में रखा गया है।</p>
<p>(च). यदि वीएलसीसी तथा स्वेज मैक्स टैंकर से कूड की निस्सारण की दर में भिन्नता होने की संभावना है तो उसे क्षमता परिकलन के साथ संगणित किया जाए। यदि ऐसा है तो एसपीएम कंडला पोर्ट ट्रस्ट (वाडीनार प्रभाग), को चिन पोर्ट ट्रस्ट आदि में संभाले गए जलयानों के ऐसे प्रवर्गों द्वारा उपार्जित पैरामीटरों से अंतरीय निस्सारण दर का भी औचित्य दिया जाए।</p>	
<p>(छ). (i). वाडीनार में एसपीएम प्रचालनों पर संभाले गए तेल जलयानों/टैंकरों के ब्यौरे, संभाले गए जलयानों के प्रत्येक प्रवर्ग हेतु गत तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में नौबंध प्रचालन के पश्चात् केवल नौभार के निस्सारण के लिए गए घंटों की संख्या का औसत प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>(ii). वाडीनार प्रभाग के एसपीएम प्रचालनों पर गत तीन वर्षों के जलयानों के नौबंध करने/ नौबंध खोलने के लिए केवल लिए गए औसत समय प्रस्तुत किए जाएं।</p> <p>(iii). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्षों के दौरान एसपीएम के खाली रहने के बावजूद नौबंध प्रचालन हेतु दिन के समय घंटों तक जलयान को राह देखनी पड़ी हो तो घटनाओं तथा घंटों की संख्या प्रस्तुत करें।</p> <p>चूंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट पहले से ही वाडीनार प्रभाग में एसपीएम प्रचालन पर कूड का प्रहस्तन कर रहा है अतः वह अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत करने की स्थिति में होना चाहिए।</p>	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट के वाडीनार प्रभाग पर प्रचालित सभी एसपीएम वाडीनार तेल टर्मिनल और भारतीय तेल निगम की अबद्ध उपयोक्ता सुविधा है। दूसरे शब्दों में, वाडीनार के तीनों ही एसपीएम का प्रचालन कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा स्वयं नहीं किया जाता।</p> <p>किन्तु, संबंधित पक्षकारों से ऐसे ब्यौरे देने का अनुरोध किया जा रहा है।</p>
<p>(ज). संश्लेषित उक्त भेद के मद्देनजर कंडला पोर्ट ट्रस्ट को परामर्श दिया जाता है कि वह एसपीएम प्रचालनों पर सर्वोत्तम उपार्जित प्रहस्तन दर, कार्यकारी घंटों की संख्या आदि पैरामीटरों को ध्यान में रखते हुए एसपीएम प्रचालन हेतु अधिकतम क्षमता का पुनः निर्धारण करें।</p>	<p>यहां यह उल्लेख करना सुसंगत होगा कि टैम्प द्वारा विषयगत संश्लेषण में जैसा सुझाव दिया गया है, एसपीएम की अधिकतम क्षमता परिकलित करने हेतु टैम्प मार्गदर्शिकाओं में ऐसा कोई विशिष्ट फार्मुला निर्धारित नहीं किया गया है जो प्रहस्तन दर, कार्यकारी घंटों की संख्या आदि पर आधारित है। अतः मंत्रालय के परामर्श के अनुसार टैरिफ प्रस्ताव में एसपीएम की अधिकतम क्षमता अन्य पोर्टों के विद्यमान प्रचालित एसपीएम के पैरामीटर पर आधारित है।</p>

<p>(iv). पूंजीगत लागत</p> <p>(क). मार्च, 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट में कूड तेल टर्मिनल की भंडारण सुविधा का परियोजना के समाकलित भाग के रूप में समाविष्ट है और सीओटी के भंडारण तथा पाइपलाइनों के मार्फत एसपीएम से तेल के अन्तरण सहित विस्तृत सेवा परिकल्पित है। जबकि वर्तमान प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि हालांकि रियायतग्राही से सीओटी संयोजन उपलब्ध करवाना अपेक्षित होगा, परंतु भंडारण तथा सीओटी से संबंधित पूंजीगत लागत समाविष्ट नहीं की गई है क्योंकि वह पोर्ट सीमा से बाहर स्थित है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएं :</p> <p>(i). कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन करने के कारण प्रस्तुत किए जाएं।</p> <p>(ii). एसपीएम प्रचालन के लिए हस्ताक्षरित होने हेतु प्रस्तावित अनुज्ञप्ति करार में विनिर्दिष्ट किए जाने वाले कार्य के क्षेत्र बताए जाएं।</p> <p>(iii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह भी स्वीकृत करता है कि सीओटी प्रस्तावित एसपीएम प्रचालनों के लिए एक समाकलित भाग है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दी जानेवाली अनुज्ञप्ति में सीओटी की सुविधा समाविष्ट नहीं है तो रियायतग्राही से सीओटी मुहैया करवाने संबंधी आवश्यकता हेतु अनुज्ञप्ति में समाविष्ट किए जानेवाले सामर्थ्यकारी उपबंध स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>साध्यता रिपोर्ट के साथ-साथ परियोजना संबंधी वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव के अनुसार सीओटी को सीआरजेड चार दिवारी के बाहर स्थित होना है और सीआर जेड चार दिवारी के अन्दर पोर्ट की कोई जमीन नहीं है। अतः रियायतग्राही को केवल पोर्ट सीमा, चार दिवारी के बाहर ही सीओटी विकसित करना होगा। इसे ध्यान में रखते हुए पोर्ट चार दिवारी से सीओटी तक पाइप लाइन अर्थात् पोर्ट चार दिवारी के बाहर बिछाई जानेवाली पाइप लाइन की लागत के संबंध में प्रस्तावित टैरिफ समुचित रूप से विभाजित किया गया है।</p>
<p>(ख). प्रस्तावित एसपीएम प्रचालन के संबंध में पूंजीगत लागत को प्राक्कलित करने के लिए मार्च, 2004 की साध्यता रिपोर्ट में प्राक्कलित पूंजीगत लागत कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा 5% प्रतिवर्ष की तदर्थ दर से बढ़ाई गई है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किए जाने/जांचे जाने की आवश्यकता है :-</p> <p>(i). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार अधिकतम क्षमता उपार्जित करने हेतु पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सिविल कार्यों से संबंधित प्राक्कलन दिया जाना चाहिए और प्रचलित बाजार दर के प्रग्रहण के उद्देश्य से टैरिफ आवरण नियत करते समय उपकरण की पूंजीगत लागत (विहित मानकों के अनुसार) को अद्यतन किया जाए। छः वर्षों पूर्व किए गए प्राक्कलनों पर 5% प्रतिवर्ष तदर्थ वृद्धि को ध्यान में रखते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित पूंजीगत लागत बाजार मूल्य सही ढंग से प्रदर्शित नहीं कर सकेगा। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बजटीय कोटेशन दर विश्लेषण आदि के रूप में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को परामर्श दिया जाता है कि प्रचलित बाजार दर के आधार पर पूंजीगत लागत प्राक्कलित करें और उसे बजटीय कोटेशन, दर विश्लेषण, यदि पोर्ट द्वारा कोई किया गया हो तो, की प्रतियों द्वारा सिद्ध करें।</p> <p>(ii). वर्तमान प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए प्राक्कलनों के साथ साध्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत प्राक्कलनों से कोई भी परस्पर संबंध नहीं निम्नला जा सकता। पोर्ट ने पूंजीगत लागत प्राक्कलन में समाविष्ट विभिन्न मयों के विश्लेषित आंकड़े नहीं दिए हैं। कृपया युनिट दर, पाइपलाइनों के माप, अन्य उपकरणों आदि की संख्या दर्शाते हुए एसपीएम तथा पाइप लाइनों की पूंजीगत लागत के विस्तृत विश्लेषित आंकड़े प्रस्तुत करें।</p>	<p>साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, प्रस्तावित एसपीएम सिविल कार्यों के मद्दे कोई लागत परिकल्पित नहीं करता है। अतः एसपीएम संबंधी टैरिफ प्रस्ताव में रखे गए प्राक्कलित लागत में सिविल कार्य के लिए कोई लागत समाविष्ट नहीं की गई है।</p> <p>प्रस्तावित टैरिफ में वर्ष 2004 (वृद्धि से पूर्व) हेतु विविध घटकों के विश्लेषित आँकड़ों सहित एसपीएम की प्राक्कलित लागत पूर्णतया ईआईएल द्वारा रची गई साध्यता रिपोर्ट के केस-I के प्राक्कलित लागत हेतु अभिप्रेत सारणी-2 के अनुसार है।</p>
<p>(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि कोई सिविल लागत समाविष्ट नहीं है क्योंकि इसमें कोई सिविल कार्य प्रत्याशित नहीं है।</p>	<p>प्रस्तावित टैरिफ, साध्यता रिपोर्ट के प्राक्कलित लागत पर आधारित है जो एसपीएम हेतु कोई सिविल लागत समाविष्ट नहीं है।</p>

<p>इस संदर्भ में पोर्ट पुष्टि करें कि एसपीएम सुविधा हेतु कोई प्रशासन भवन, कार्यालय आदि परिकल्पित नहीं है।</p> <p>(घ). 0.5 किलो मीटर लंबी वह पाइप लाइन का पोर्ट सीमा से बाहर होना बताया गया है उनके संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएं :</p> <p>(i). यदि पाइप लाइन पोर्ट क्षेत्र के बाहर है तो यह स्पष्ट नहीं है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के पास उसे अनुज्ञप्ति देने की अधिकारिता कैसे होगी। यह स्पष्ट नहीं है कि पूंजीगत प्राक्कलन में उक्त पाइप लाइन संबंधी पूंजीगत लागत कैसे समाविष्ट है ?</p> <p>(ii). पोर्ट सीमा से बाहर होनेवाली पाइप लाइन के संबंध में रियायतग्राही से होनेवाले अनुज्ञप्ति करार (भावी) में प्रस्तावित प्रावधान समाविष्ट किए जाएं परन्तु उसी समय एसपीएम प्रचालनों के समाकलित भाग भी स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>जैसाकि पूर्ववर्ती उत्तर में उल्लिखित है सीओटी पोर्ट चार दिवारी से बाहर स्थित होगा और पोर्ट सीओटी के लिए जमीन की अनुज्ञप्ति नहीं देगा, न ही पोर्ट चार दिवारी के बाहर रियायतग्राही द्वारा आरओडब्ल्यू पाइप लाइन बिछाने की व्यवस्था करेगा। इसके अतिरिक्त प्रस्तावित टैरिफ में सीओटी की लागत का बिलकुल ही ध्यान नहीं रखा गया है। केवल पोर्ट की चार दिवारी के बाहर की 500 एम पाइप लाइन की लागत का ही ध्यान रखा गया है। किन्तु, जैसाकि पहले बताया गया है कि पोर्ट चार दिवारी से सीओटी तक पाइप लाइन अर्थात् पोर्ट चार दिवारी से बाहर बिछाई गई पापि लाइन की लागत के संबंध में प्रस्तावित टैरिफ सुसंगत रूप से विनियोजित किया गया है।</p>
<p>(v). परिचालन लागत :</p> <p>(क). ऊर्जा तथा ईंधन :</p> <p>(i). वर्ष 2008 की अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में परिचालन लागत को प्राक्कलित करने हेतु ऊर्जा तथा ईंधन की खपत संबंधी मानक नियत किए गए हैं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वर्ष 2004 के प्राक्कलन से 5% की तदर्थ वार्षिक वृद्धि लागू करने वाला अपनाया गया अभिगम इस लागत संबंधी मद् को प्राक्कलित करने हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित पद्धति के अनुरूप नहीं है।</p> <p>(ii). न तो पोर्ट की साध्यता रिपोर्ट में और न ही प्रस्ताव में एसपीएम प्रचालन से सुसंगत ऊर्जा और ईंधन की खपत का कोई विश्लेषण निहित है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को हमारे दिनांक 19 मार्च, 2010 के पत्र द्वारा सलाह दी गई थी कि वह ऊर्जा तथा ईंधन की खपत के विस्तृत विश्लेषण के संबंध में, प्रस्तावित किए जाने हेतु संभावित सुविधा/सेवाओं के संबंध में तथा साथ ही कंडला पोर्ट के वाड़ीनार प्रभाग में प्रचालित होने वाले एसपीएम में खपत की गई वास्तविक ऊर्जा तथा ईंधन तथा कोचीन पोर्ट और पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में प्रारंभिक रूप में बीपीसीएल द्वारा एमपीएम प्रचालन के संबंध में भी ऊर्जा लागत के प्राक्कलन का औचित्य दें। पोर्ट के इस तर्क को स्वीकृत करना कठिन है कि यहाँ तक कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नियंत्रणाधीन वाड़ीनार प्रभाग में होनेवाले एसपीएम प्रचालन के संबंध में ऊर्जा तथा ईंधन की खपत के विवरण भी उनके पास है।</p> <p>पोर्ट को यह सलाह दी गई कि वह अपना एसपीएम के प्रचालन (वाड़ीनार प्रभाग) के लिए ऊर्जा और ईंधन की खपत के लिए संसाधन जुटाएँ। रिपोर्ट द्वारा ऊर्जा और ईंधन की प्राक्कलित लागत का उसकी खपत और वर्तमान दर के संदर्भ में संभावित किया जाएगा।</p> <p>(ख). अनुलग्नक-II के पैरा 7.3 से यह स्पष्ट होता है कि साध्यता रिपोर्ट में ईंधन और ऊर्जा की प्राक्कलित लागत वर्ष 2014 तक प्रति वर्ष 5% की दर से बढ़ी है। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.8 के अनुसार देखने में आया है कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित (किए जाने वाले) टैरिफ आवरण वार्षिक वृद्धि के अधीन हैं। कृपया पूंजीगत लागत और साथ-साथ ईंधन और ऊर्जा की ईकाई दर की लागत वर्ष 2010 की प्रचलित दर तक अध्ययनकिए गए हैं, इसकी पुष्टि करते हुए प्रमाणित करें।</p> <p>(ख). मूल्यहास :</p> <p>वर्ष 2008 के टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 3.5.3 में यह अनुबंधित है कि मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम 1956 में विहित दर के अनुसार सीधी रेखा पद्धति (एसएलएम) द्वारा की जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सभी परिसंपत्तियों का मूल्यहास</p>	<p>चूँकि बूढ़ तेल के प्रहस्तन के लिए एसपीएम हेतु टैरिफ के नियतन के संबंध में टैम्स की कोई विशेष मार्गदर्शिका नहीं है अतः मंत्रालय ने टैम्स तथा पोर्ट को परामर्श दिया कि अन्य पोर्टों में विद्यमान प्रचालित एसपीएम के पैरामीटरों के आधार पर विषयगत कार्य का टैरिफ प्रस्ताव तैयार करें।</p> <p>अन्य पोर्टों से अधिक आग्रह करने के बावजूद वे अपने विद्यमान प्रचालित एसपीएम के ऊर्जा तथा ईंधन के मद्दे पृथक् परिचालन लागत देने की स्थिति में नहीं थे। अतः वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव में वृद्धि द्वारा उसके सूचीकरण के बाद साध्यता रिपोर्ट से ऊर्जा तथा ईंधन की लागत ली गयी है।</p> <p>इस बात की पुष्टि की जाती है कि पूंजीगत लागत और साध्यता रिपोर्ट के अनुसार ऊर्जा और ईंधन लागत दोनों पर टैरिफ प्रस्ताव में विचार किया गया और इसमें ही रही वृद्धि को देखते हुए इसका अद्यतन किया गया।</p> <p>टैरिफ प्रस्ताव में मूल्यहास के घटकों का नवीकरण करके पुनः प्रस्तुत किया है।</p>

	परिकलित समान रूप से 10% की दर से किया जाना, कंपनी अधिनियम 1956 में विनिर्धारित की गई मूल्यहास की दर के अनुसार सही नहीं है। कंपनी अधिनियम में विनिर्धारित दर के अनुसार सीओपीटी और वीपीटी में तरल टर्मिनल के लिए 13.91% अद्यतन टैरिफ की गणना करते समय विचार किया गया। महा पत्तन न्यासों के लिए संयंत्र और मशीनरी की मूल्यहास दर 10.34% अपनाई गई है। कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास दर को अपनाते हुए मूल्यहास के प्राक्कलन का नवीकरण किया जा सकता है। कृपया इस प्रकार की गणना के विस्तृत कार्य विवरण प्रस्तुत करें।	
	(घ). मार्गाधिकार प्रभार 19 कि.मी. की पाइपलाइन एसपीएम सुविधा पोर्ट जल से भूदर्श पोइन्ट (एलपीपी) तक पोर्ट में मार्गाधिकार प्रभार का प्राक्कलन 10.5 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर से किया है जिसमें कहा गया है कि यह कंडला पोर्ट ट्रस्ट की दरों के मान के अनुरूप है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के विद्यमान दरों के मान जो कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हैं कोई मार्गाधिकार प्रभार विनिर्धारित नहीं करते हैं। इस मद के प्राक्कलन के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनाए गए आधार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के एसओआर में संदर्भ देते हुए दर्शाए गए हैं।	प्रस्तावित मार्गाधिकार प्रभार कंडला पोर्ट के अनुमोदित दर मान के पैरा 2.5.ए के संदर्भ में रु.10.51 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर से टैरिफ प्रस्ताव में मार्गाधिकार प्रभारों पर विचार किया गया।
ख	दर - मान	
(i).	1.1. परिभाषा - सामान्य : सुसंगत अधिनियम में यथापरिभाषित पोर्ट क्षेत्र प्रभावी रहेगा अतः अलग से परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है।	विषयगत टैरिफ प्रस्ताव के साथ सलग्न दरों का मान टैम्प द्वारा विधिवत् अनुमोदित किया गया कंडला पोर्ट ट्रस्ट की दरों का मान है न कि प्रस्तुत टैरिफ प्रस्ताव का भाग है। पाइपलाइन हेतु भूमि संबंधी प्रस्ताव में ध्यान में रखा गया मार्गाधिकार प्रभार के संदर्भ में प्रस्तावित टैरिफ प्रस्ताव के साथ दरों का मान अनुलग्नक है। (बी) (डी) के उत्तर के अधीन उसका संदर्भ उल्लिखित है।
(ii).	1.2. सामान्य शर्तें : (क). जैसा कि प्रस्तावित है कि जलयान संबंधी प्रभार प्रचालक द्वारा नहीं लिए जाने हैं और यहां डालर मूलवर्ग विनिर्धारित कोई टैरिफ नहीं है अतः यह टिप्पणी सं. (i), (ii), (iii) और (iv) में जलयान को विदेशी / तटीय वर्गीकृत करने के मानदण्डों, डालर मूल्यवर्ग दर को रूप में बदलने, विनिमय दर पर पुनर्विचार आदि के बारे में प्रस्तावित सामान्य शर्तों को शामिल किया जाना सुसंगत नहीं होगा। अतः प्रस्तावित दरों के मान से उक्त टिप्पणियाँ हटा दी जाएं। (ख). चूंकि टैरिफ नियतन को अद्यतन किए जाने का प्रस्ताव है, अतः टिप्पणी सं. (vi) में प्रस्तावित उपयोक्ता द्वारा देरी से किए गए भुगतान और प्रचालक द्वारा देरी से किए गए प्रतिदाय से संबंधित प्राक्कलनों में परिवर्तन किया जाए ताकि यह बताया जा सके कि भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित की गई उपर्युक्त मूल ऋण दर से का 2% शास्तिक ब्याज राशि से अधिक होगी। (ग). प्रस्तावित टिप्पणी (vii) (ख) के अंतिम वाक्य में कहा गया है कि राजस्व शेयर को दरों के मान के अनुसार परिकलित किया जाए, वह वर्ष 2005 की टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के दर मान के खण्ड 2.16.1 और 2.16.2 और अन्य पोर्ट के दर-मान में विनिर्धारित शर्तों के साथ ही अन्य महा पत्तनों में विविध सुविधाओं के लिए अद्यतन टैरिफ अनुसूची के अनुरूप नहीं हैं।	
(iii).	अध्याय - 2: (क). एसपीएम पर कूड़ प्रहस्तन के लिए समेकित सेवाओं हेतु प्रस्तावित टिप्पणी 1 अद्यतन टैरिफ। (i) का विस्तार किया जाए ताकि उसमें समेकित प्रहस्तन प्रभार में समाविष्ट सभी सेवाओं को शामिल किया जा सके। यह भी बताया जाए कि समेकित दरों में विविध सेवाओं के सभी प्रभार शामिल हैं, वे दर मान में अलग से विनिर्धारित नहीं किए गए हैं। (ख). जैसाकि कोई विधि प्रभार प्रस्तावित नहीं है और अनुसूची 2 सुसंगत नहीं है अतः इसे हटा दिया जाए।	

8. पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए उत्तर को जांचने पर यह पाया गया कि हमारे द्वारा पूछे गए कुछ प्रश्नों का कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संतोषजनक उत्तर नहीं दिया गया है। अतः हमारे 13 दिसंबर, 2010 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि वह मुख्य मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें।

9.1. जैसाकि एमओएस ने सूचित किया है कि एसपीएम प्रचालन के लिए अद्यतन टैरिफ का विनिर्धारण किए जाने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर आईएमयू को अपनी संस्तुति / रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए नियुक्त किया गया है, हमारे 11 नवंबर, 2010 के पत्र द्वारा इंडियन मेरी टाइम यूनिवर्सिटी (आईएमयू) को भी कंडला पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव अग्रेषित किया जा चुका है और अनुरोध किया गया है कि वे इस अपने विचार / टिप्पणी प्रस्तुत करें।

9.2. दिनांक 22 नवंबर, 2010 के ई-मेल संदेश द्वारा आईएमयू ने अपने विचार प्रस्तुत किए हैं जिनका सार नीचे दिया गया है :-

- (i). (क). तरल थोक टर्मिनल के मामले में संभाले जाने वाले विभिन्न प्रकार के तरल थोक की प्रहस्तन दर का मानक विनिर्दिष्ट किया गया है ताकि वह संभाले जाने वाले तरल थोक के समिश्र नौभार पर आधारित क्षमता का प्राक्कलन कर सकें। जबकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने यातायात (अथवा मांग) की आवश्यकता के आधार पर क्षमता विनिश्चित की है। यही महत्वपूर्ण अंतर है।
- (ख). आईएमयू यह पता लगा रही है कि क्या जो पद्धति तरल थोक टर्मिनल के लिए अपनाई गई है उसे क्षमता के प्राक्कलन हेतु उचित परिवर्तन हेतु एसपीएम टर्मिनल तक विस्तारित की जा सकती है।
- (ग). ऐसा होने पर भी, जब एक एसपीएम की क्षमता का प्राक्कलन करने के लिए व्यापक पद्धति बनाई गई हो तब यातायात (अथवा मांग) को क्षमता की तरह नहीं लिया जा सकता।
- (ii). मार्गदर्शिकाओं में अधिकतम क्षमता की 70% अधिकाधिक क्षमता विनिर्धारित की है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संपूर्ण निष्पादन को अधिकतम क्षमता माना है। इस तरह, अधिकतम क्षमता के मूल्य पता नहीं चलता है। दूसरे शब्दों में कहें तो अधिकतम और इष्टतम क्षमताओं का अनुपात पता नहीं चलता है।
- (iii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम से एलएफपी तक उप समुद्री पाइप लाइन द्वारा घेरे गए क्षेत्र के लिए मार्गाधिकार प्रभार की लागत शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। इस बात का पता लगाना है कि क्या जो क्षेत्र एसपीएम और टैंकर प्रचालन द्वारा घेरा गया है उसे भी ध्यान में रखा जाए। इसी प्रकार, पाइप लाइन के लिए मार्गाधिकार प्रभार क्षेत्र के परिकलन किए जाने की भी आवश्यकता है।
- (iv). लागत का प्राक्कलन करने के लिए वर्तमान वर्ष की लागत की अपेक्षा जिस वर्ष में प्रचालन सुविधा प्रारंभ होगी उसे आधार वर्ष माना जाएगा।
- (v). भरणघाट के अनुप्रयोग के लिए विनिर्धारित सोपाधिकताएँ स्पष्ट नहीं की गई हैं।

10.1. इसी दौरान दिनांक 6 दिसंबर, 2010 को एमओएस को एक पत्र लिखा गया था जिसमें केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट की गई :-

- (i). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 3.3.2. में यह अनुबंध है कि अद्यतन टैरिफ को यातायात पूर्वानुमान को ध्यान में लिए बिना अधिकतम क्षमता के लिए निर्धारित किया जाए। अधिकतम (जहाजी घाट) क्षमता के निर्धारण के लिए यह मार्गदर्शिकाएँ भिन्न प्रकार के नौभार/जलयान आकार के प्रहस्तन संबंधी विभिन्न मानक विनिर्दिष्ट करती हैं और समिश्र नौभार प्रतिशत के आधार पर अधिकतम क्षमता का निर्धारण किया जाना है।

उक्त स्थिति की तुलना में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अद्यतन टैरिफ तक आने के लिए अपने प्रस्ताव में अधिकतम क्षमता 9.00 एमटीपीए तक वार्षिक संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपण के स्तर तक शामिल करने का विचार किया है। यह अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुरूप नहीं पाया गया है। इंडियन मेरी टाइम यूनिवर्सिटी ने दिनांक 11 मार्च, 2010 के अपने पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर संप्रश्न भी किया है।

- (ii). जब कि पोर्ट को यह सलाह दी गई है कि यह अन्य एसपीएम प्रचालन पर क्षमता आधारित उत्तम रूप से प्राप्त पैरामीटर पर पुनर्निर्धारण करें, कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 29 नवंबर, 2010 के अपने पत्र द्वारा प्रस्ताव के बारे में तर्क दिया है कि पोर्ट द्वारा वर्ष 2007 में व्यापक व्यापार योजना तैयार की गई है जिसमें कूड़ तेल के लिए यातायात के प्रक्षेपण की गणना की गई है। विचार विमर्श के आधार पर यह प्रस्तुत किया गया है कि एसपीएम पर संभाले गए अपेक्षित स्तर 9 एमएमटीपीए तक एसपीएम की सुविधा सीमित है। पोर्ट ने स्पष्ट किया कि साध्यता रिपोर्ट में परिकलन और अनुमान भी 9 एमटीपीए पर आधारित है। ऊपर बताए गए कारणवश कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम की अधिकतम क्षमता 9 एमटीपीए स्वीकार करने का अनुरोध किया है और सहमति दी की

एसपीएम पर संपाला गया नौभार 9 एमएमटीपीए की प्रस्तावित क्षमता से बढ़ जाता है तो वह टैम्प द्वारा इस पर पुनर्विचार करवाएगा।

- (iii). यह बात मान लेनी चाहिए कि यदि मार्गदर्शिकाओं में विनिर्धारित सामान्य फार्मुले के अनुसार अधिकतम क्षमता पर विचार किया जाता है, तो अध्यतन टैरिफ नीचे की ओर चला जाएगा जो कि निवेशकों को आकर्षित नहीं कर पाएगा। दूसरी ओर, यदि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जैसा ध्यान में रखा गया उसके अनुसार अध्यतन टैरिफ की निर्धारण 9 एमटीपीए होता है और यदि बाद में 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक इसका परिमाण बढ़ेगा तो प्रचालक को अनजाने छी लाभ होगा। यह ध्यान देने योग्य है कि यदि यह हितलाभ होता है तो वह केवल प्रचालक की कार्यक्षमता के कारण नहीं है अपितु उस तथ्य के कारण भी है कि प्रारंभिक टैरिफ अधिकतम क्षमता के भारी उपयोग से तैयार किया गया है।
- (iv). दिनांक 17 मई, 2010 के हमारे पत्र सं. टीएएमपी/52/2007-मिस का संदर्भ, जिसमें यह सुझाव दिया गया है कि यदि प्राधिकरण द्वारा निर्धारण अध्यतन टैरिफ में अन्यथा कल्पित विविध कारकों में परिवर्तन के कारण वास्तविक क्षमता में महत्वपूर्ण सुधार दिखाई पड़े तो अध्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में मध्यावधि पुनर्विचार शामिल करते हुए इसमें संशोधन किया जाए और इस संबंध में 18 अगस्त, 2010 को परिवर्तित विचार विमर्श हुआ।

10.2. यह स्थिति देखते हुए एमओएस को अनुरोध किया गया कि वह कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित मार्गदर्शिकाओं के विचलन का क्षमता निर्धारण के संदर्भ में जांच करें और हमें शीघ्र सलाह दें। इस बारे में दिनांक 29 दिसंबर, 2010 को एक अनुस्मारक भी जारी किया गया। एमओएस का उत्तर अभी तक प्रतिक्षित है।

11.1. इस मामले में कंडला पोर्ट ट्रस्ट में दिनांक 21 दिसंबर, 2010 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने अपने प्रस्ताव से संबंधित एक पॉवर प्वाइंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किया। संयुक्त सुनवाई के समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट और संबंधित उपयोक्ता/संगठन निकाय/भावी आवेदकों ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की :-

कंडला पोर्ट ट्रस्ट :-

- (i). सीओटी पोर्ट सीमा के बाहर रहेगा और यह पोर्ट द्वारा दी जानेवाली अनुज्ञप्ति का भाग नहीं बनेगा। पाइप लाइन पोर्ट के अन्दर 19 कि.मी. और पोर्ट के बाहर 0.5 कि.मी. रहेगी।
- (ii). वाडीनार में विभिन्न एसपीएम पर वर्तमान पाइप लाइन 48" है।
- (iii). हमने 50:50 पर वीएलसीसी और पैनामैक्स जलयान किए जाने का विचार किया है।
- (iv). एसपीएम की अभिकल्पित क्षमता का आकलन कठिन है। इसे ओईएम द्वारा घोषित तकनीकी क्षमता अथवा पाइप लाइन की क्षमता अथवा रिफाइनरी की क्षमता की तरह नहीं माना जा सकता। बहुत से अन्य तत्व क्षमता को प्रभावित करते हैं।
- (v). सूर्यास्त के बाद एसपीएम पर घाट पर जहाज नहीं लगाए जा सकते, लेकिन उसे जहाज घाट से हटाने काम किसी भी समय किया जा सकता है। सभी एस पी एम की यही स्थिति है। साथ ही घाट पर लगाना ज्वार और हवा पर भी निर्भर करता है। यह क्षमता को सीमित बना देता है तथापि, एक बार घाट पर लगने के बाद प्रचालन 24 घण्टे किया जा सकता है।
- (vi). वाडीनार के अन्य एसपीएम का अनुभव दर्शाता है कि नेमी वार्षिक अनुरक्षण में एक वर्ष में 1 से 1.5 माह का समय लगता है।
- (vii). एस्सार ने पुष्टि की है कि उनकी औसत प्रहस्तन दर लगभग 8000टी/घण्टे है। आईओसी ने कहा कि उनकी औसत प्रहस्तन दर लगभग 10000टी/घण्टे है। किन्तु, यदि पाइप लाइन की लंबाई बढ़ती है तो प्रहस्तन दर कम होगी।
- (viii). एस्सार द्वारा वाडीनार से संबंधित पैरामीटर का वर्णन किया गया। एस्सार ने कहा कि निस्सारण प्रारंभ करने से पूर्व एक जहाज को आमतौर पर प्रति जहाज 0.5 दिन घाट पर लगाने के लिए आवश्यकता पड़ती है।
- (ix). पूंजीगत लागत वृद्धि सहित वर्ष 2004 के मूल्य पर आधारित है। हम अपने प्राक्कलन को विश्लेषण द्वारा पुष्ट करेंगे। पूंजीगत लागत तर्क संगत है।
- (x). हमें पूंजीगत प्राक्कलन और पुनः कार्य क्षमता को फिर से देखना होगा।
- (xi). यहां कोई ऊर्जा और ईंधन लागत नहीं है। हमारा प्रस्ताव इसे विस्तार देते हुए परिशोधित किया जाएगा।

एसपीसीएल - विप्लव पाइप लाइन लि. :

- (i). पूंजीगत लागत कम है। प्राक्कलन में केवल सामग्री लागत शामिल है। संस्थापन लागत पर विचार नहीं किया गया है। हम पूंजीगत लागत के आपूर्ति आदेश की प्रति प्रस्तुत करेंगे।

अदाणी

- (i). हम सामान्यतः लागत से सहमत है। हम मुन्द्रा में एसपीएम के संस्थापन से संबंधित पूंजीगत लागत विवरण प्रस्तुत करेंगे।

एस्सार और इण्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड :

- (i). पूंजीगत प्राक्कलन वास्तविक प्रतीत नहीं होता है।

11.2. संयुक्त सुनवाई के समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सलाह दी गई कि वह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें और 27 दिसंबर, 2010 तक परिशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें। प्रस्ताव परिशोधित करते समय पोर्ट को सलाह दी गई कि वह निम्नलिखित मुद्दों को शामिल करें :-

- (i). अभिकल्पित पैरामीटर के संदर्भ में प्रस्तावित एसपीएम की सैद्धांतिक क्षमता का आंकलन किया जाए और क्षमता को प्रभावित करने वाले विविध कारकों के लिए उचित छूट उपलब्ध कराई जाए। इस प्रयोजनार्थ के लिए वाडीनार में एस्सार और आईओसीएल के एसपीएम के पिछले तीन वर्षों के कार्य परिणाम के औसत पर निर्भर हुआ जा सकता है, क्योंकि पोर्ट ने कहा है कि वह विभिन्न महा पत्तनों पर प्रचालित एसपीएम के बारे में विस्तृत सूचना एकत्र करने में सक्षम नहीं है।

इस संबंध में एस्सार और आईओसीएल ने संयुक्त सुनवाई के समय आश्वासन दिया है कि वे पोर्ट को आवश्यक आंकड़े, सहयोग और विश्लेषण उपलब्ध करा देंगे। अदाणी ग्रुप जो भावी बोलीकर्ताओं में से एक भावी बोलीकर्ता है ने भी हाल ही में मुंद्रा पोर्ट में संस्थापित किए जाने वाले एसपीएम पर हुए व्यय पर आधारित सुसंगत पूंजीगत लागत के ब्यौरे उपलब्ध कराने का आश्वासन दिया है।

- (ii). वर्ष 2015 तक पहले से विकसित / विकसित किए जाने वाली विभिन्न कूड प्रहस्तन सुविधा के प्रक्षेपित यातायात के 60.29 मिलियन टन के विभाजन दिए जाएं।

- (iii). दिनांक 13 दिसंबर, 2010 के हमारे पत्र द्वारा पूछे गए प्रश्नों के उत्तर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए। परिशोधित प्रस्ताव (भावी) के मद्दे नजर दिए जाएं।

12.1. संयुक्तसुनवाई में लिए गए निर्णयों के संदर्भ में पोर्ट ने दिनांक 12 जनवरी, 2011 के अपने पत्र द्वारा उत्तर प्रस्तुत किया है।

12.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर दिनांक 13 दिसंबर, 2010 के पत्र द्वारा प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा पूछे प्रश्नों का सार और उन पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिनांक 12 जनवरी, 2011 को दिए गए स्पष्टीकरण नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर																
(i).	यह पुष्टि करें कि क्या तीन वर्ष पूर्व 2007 में 9 एमटीपीए पर कच्छ की खाड़ी में वर्तमान मांग के प्रग्रहण हेतु कूड प्रहस्तन के लिए यातायात प्रक्षेपण किया गया था । वर्ष 2007 में तैयार की गई एक ऐसी व्यापक व्यापार परियोजना जिसमें कूड तेल के लिए यातायात प्रक्षेपण शामिल हो, की प्रति प्रस्तुत की जाए ।	<div>(क). वर्ष 2006 में कूड प्रहस्तन के लिए किया गया यातायात प्रक्षेपण कंडला पोर्ट में वर्तमान मांग को प्रग्रहण करता था । कंडला पोर्ट ट्रस्ट में कूड यातायात अब अनिवार्य रूप से वाडीनार से होता है । वर्ष 2015 में व्यापार योजना में 60.29 एमटीपीए यातायात संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपित है ।</div> <div>(ख). वाडीनार में आईओसीएल ने दो एसबीएम संस्थापित किए हैं जो पानीपत, मथुरा और कोयली रिफाइनरी की आवश्यकता पूरी करते है । रिफाइनरी के आपूर्तन स्रोतों के साथ वर्तमान संभरण स्टॉक और विस्तरण योजना के ब्यौरे नीचे सारणी में दिए गए हैं :-</div>																
		<div>आईओसीएल</div> <table><tr><th></th><th>रिफाइनरी</th><th>वर्तमान एमएमटीपीए</th><th>भावी एमएमटीपीए</th></tr><tr><td>क्षमता</td><td>कोयली</td><td>13.7</td><td>18</td></tr><tr><td></td><td>मथुरा</td><td>8</td><td>11</td></tr><tr><td></td><td>पानीपत</td><td>15</td><td>21</td></tr></table>		रिफाइनरी	वर्तमान एमएमटीपीए	भावी एमएमटीपीए	क्षमता	कोयली	13.7	18		मथुरा	8	11		पानीपत	15	21
	रिफाइनरी	वर्तमान एमएमटीपीए	भावी एमएमटीपीए															
क्षमता	कोयली	13.7	18															
	मथुरा	8	11															
	पानीपत	15	21															

		<p>कुल क्षमता 36.7 50</p> <p>आपूर्ति</p> <p>जीएपीएल 6 9</p> <p>वाडीनार 20.5 34</p> <p>अंकलेष्टर 6 6</p> <p>कुल आपूर्ति 32.5 49</p> <p>यह प्रतीत होता है कि रिफाइनरियों द्वारा जो क्षमता विस्तार की आयोजित की जा रही है, वह 36.5 से 50 एमएमटीपीए (100% क्षमता) अथवा लगभग 35% वृद्धि है। यह भी दिखाई देता है कि रिफाइनरियों की बढ़ी हुई क्षमता की पूर्ति के लिए वाडीनार और जीएपीएल दोनों के पास विस्तारण योजना है। इसके समीप ही छोटे पत्तनों में विकसित होते अन्य एसबीएम/टर्मिनल भी इन रिफाइनरियों की पूर्ति कर सकते हैं।</p> <p>(ग). वाडीनार से 8 किलोमीटर दूर एस्सार की अपनी रिफाइनरी है। रिफाइनरी की क्षमता लगभग 10.5 एमटीपीए है जो कि लगभग 14 एमटीपीए है और जिसकी विस्तार योजना 32 एमटीपीए तक है। रिफाइनरी क्षमता में योजना वृद्धि को देखते हुए एस्सार, वाडीनार में दो घाटों के साथ एक अतिरिक्त एसपीएम लगाने पर विचार कर रहा है। वर्ष 2010 तक एस्सार तेल कूड तेल की आवश्यकता 14 एमटीपीए तथा वर्ष 2015 तक 32 एमटीपीए है। इसमें एसईजेड में आधार स्तर पर रिफाइनरी लगाए जाने की योजना शामिल है।</p> <p>(घ). अतः आईओसीएल की क्षमता विस्तारण योजना और एस्सार द्वारा आयोजित भावी क्षमता विस्तारण और हरित भूमि परियोजना पर आधारित व्यापार योजना में कंडला पोर्ट ट्रस्ट का कूड तेल प्रक्षेपण नीचे सारणी में दिया गया है :-</p> <table border="1"> <tr> <th>वर्ष</th> <th>प्रक्षेपण एमएमटीपीए</th> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>56</td> </tr> </table> <p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट को रिफाइनरियों को कूड की आपूर्ति करने के लिए अपने समीप के विद्यमान और उभरते हुए छोटे पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करनी होगी। इन छोटे पत्तनों में प्रचालकों को व्यापार छूट करार देने के लिए पर्याप्त लचीलापन है।</p> <p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बीओटी आधार पर एसपीएम सुविधा उपलब्ध कराने के लिए पीएसयू सहित कई तेल कंपनियों से संपर्क किया है और उनके उत्तर की प्रतीक्षा है और आरएफक्यू केवल दो बोलीकर्ताओं को आकर्षित कर पाया है।</p>	वर्ष	प्रक्षेपण एमएमटीपीए	2010	38	2015	56																																									
वर्ष	प्रक्षेपण एमएमटीपीए																																																
2010	38																																																
2015	56																																																
(ii).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा तुलनात्मक विवरण में दी गई प्रहस्तन दर मापन की विभिन्न ईकाइयों यथा केएल, एम3 और टनों पर आधारित है। बिल्कुल इस तरह की स्पर्धा के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया है कि वह अन्य एसपीएम प्रचालकों द्वारा टन/घण्टे आधार पर प्राप्त की गई प्रचालन दरें लागू परिवर्तन कारकों और विशेष भार यदि कोई हो तो, के बाद प्रस्तुत करें। कृपया इस बारे में की गई कार्यवाई भी अवश्य भेजें।</p> <p>(क). एसपीएम के लिए बीओटी आधार पर विचार किया गया है। सुविधा के लिए कशवर्ती उपयोगिता की अनुपस्थिति में सामान्य कूड विशेषताओं पर विचार किया गया। विशेष भार के साथ विवरण निम्नवत् है :-</p> <p>अरब कूड</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ हल्का - 0.85, ○ मध्यम - 0.87 ○ भारी - 0.88) • नाइजीरियन कूड - (0.84) • बाम्बे छाड़ कूड (0.82) <p>प्रचालकों से प्राप्त उनके एसपीएम से संबंधित निस्सारण दरें विभिन्न फार्मेटों, ईकाइयों और विवरण की मात्रा पर हैं। सरलता के लिए विशेष भार का औसत मूल्य 0.85 लिया गया है।</p> <p>(ख). विभिन्न एसपीएम प्रचालकों से प्राप्त एसपीएम की प्रहस्तन दर निम्नवत् है :-</p> <table border="1"> <tr> <th>जलयान</th> <th>एसपीएम</th> <th>खाली करना</th> <th>ईकाइ</th> <th>डारिवर्तन</th> <th>टन/घण्टे</th> </tr> <tr> <td>पैनामेक्स</td> <td>एस्सार-वाडीनार</td> <td>6000</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>5100</td> </tr> <tr> <td>वीएलसीसी</td> <td>एस्सार-वाडीनार</td> <td>7200</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>6120</td> </tr> <tr> <td>एफरीमेक्स</td> <td>एस्सार-वाडीनार</td> <td>5200</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>4420</td> </tr> <tr> <td>पैनामेक्स</td> <td>बीपीसीएल-कोव्वि</td> <td>6000</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>5100</td> </tr> <tr> <td>वीएलसीसी</td> <td>बीपीसीएल-कोव्वि</td> <td>8250</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>7013</td> </tr> <tr> <td>तटीय</td> <td>आईओसी-वाडीनार</td> <td>2000</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>1700</td> </tr> <tr> <td>वीएलसीसी</td> <td>आईओसी-वाडीनार</td> <td>7500</td> <td>एम3</td> <td>0.85</td> <td>6375</td> </tr> </table>	जलयान	एसपीएम	खाली करना	ईकाइ	डारिवर्तन	टन/घण्टे	पैनामेक्स	एस्सार-वाडीनार	6000	एम3	0.85	5100	वीएलसीसी	एस्सार-वाडीनार	7200	एम3	0.85	6120	एफरीमेक्स	एस्सार-वाडीनार	5200	एम3	0.85	4420	पैनामेक्स	बीपीसीएल-कोव्वि	6000	एम3	0.85	5100	वीएलसीसी	बीपीसीएल-कोव्वि	8250	एम3	0.85	7013	तटीय	आईओसी-वाडीनार	2000	एम3	0.85	1700	वीएलसीसी	आईओसी-वाडीनार	7500	एम3	0.85	6375
जलयान	एसपीएम	खाली करना	ईकाइ	डारिवर्तन	टन/घण्टे																																												
पैनामेक्स	एस्सार-वाडीनार	6000	एम3	0.85	5100																																												
वीएलसीसी	एस्सार-वाडीनार	7200	एम3	0.85	6120																																												
एफरीमेक्स	एस्सार-वाडीनार	5200	एम3	0.85	4420																																												
पैनामेक्स	बीपीसीएल-कोव्वि	6000	एम3	0.85	5100																																												
वीएलसीसी	बीपीसीएल-कोव्वि	8250	एम3	0.85	7013																																												
तटीय	आईओसी-वाडीनार	2000	एम3	0.85	1700																																												
वीएलसीसी	आईओसी-वाडीनार	7500	एम3	0.85	6375																																												

		<p>(ग). एस्सार वाडीनार द्वारा उनकी निस्सारण दर पर पुनर्विचार किया गया और यह पाया गया कि दरें अन्य प्रचालकों से संगत है। एस्सार वाडीनार से प्राप्त एसपीएम निस्सारण दरें अधिक विश्वसनीय हैं क्योंकि वह उनके प्रमुख (समुद्री) द्वारा समीक्षा करने के बाद प्रस्तुत की गई हैं।</p> <table><tr><th></th><th>एकरोषिकस</th><th>तटीय</th><th>पैनामेक्स</th><th>वीएलसीसी</th><th>औसत टन/घण्टे</th></tr><tr><td>बीपीसीएल-बैचि</td><td></td><td></td><td>5100</td><td>7013</td><td>6056</td></tr><tr><td>एस्सार-वाडीनार</td><td>4420</td><td></td><td>5100</td><td>6120</td><td>5213</td></tr><tr><td>आईओसी-वाडीनार</td><td></td><td>1700</td><td></td><td>6375</td><td>4038</td></tr><tr><td>औसत टन/घण्टे</td><td>4420</td><td>1700</td><td>5100</td><td>6503</td><td>5118</td></tr></table> <p>अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम पर प्रहस्तन दर को 7500 टन प्रति घण्टा से 5500 टन प्रति घण्टा अधोमुखी परिशोधित किया है।</p>		एकरोषिकस	तटीय	पैनामेक्स	वीएलसीसी	औसत टन/घण्टे	बीपीसीएल-बैचि			5100	7013	6056	एस्सार-वाडीनार	4420		5100	6120	5213	आईओसी-वाडीनार		1700		6375	4038	औसत टन/घण्टे	4420	1700	5100	6503	5118
	एकरोषिकस	तटीय	पैनामेक्स	वीएलसीसी	औसत टन/घण्टे																											
बीपीसीएल-बैचि			5100	7013	6056																											
एस्सार-वाडीनार	4420		5100	6120	5213																											
आईओसी-वाडीनार		1700		6375	4038																											
औसत टन/घण्टे	4420	1700	5100	6503	5118																											
(iii).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संदर्भित सारणी-2, मामला-1, विकल्प-II के अधीन वर्ष 2004 में तैयार साध्यता रिपोर्ट में एसपीएम लागत और अपतट पाइप लाइन लागत क्रमशः ₹. 103.28 करोड़ और ₹. 187.96 करोड़ प्राक्कलित की गई थी। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रतिवर्ष 5% का वार्षिक वृद्धि का अभिगम अपनाने से इन दो मर्चों की एसपीएम के लिए पूंजीगत लागत वर्ष, 2010 में ₹.138.41 करोड़ और 251.88 करोड़ होगी जो कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित पूंजीगत लागत क्रमशः ₹. 148.23 करोड़ और 269.77 करोड़ के अनुसार मेल नहीं खाती है। कृपया अंतर पर पुनर्विचार करें।</p> <p>संयुष्टि करें कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट वर्ष 2004 के प्राक्कलन के लिए 5% वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए पूंजीगत लागत प्राप्त करने हेतु अपनाया गया अभिगम इन मर्चों से संबंधित चालू बाजार मूल्य प्रदर्शित करेगा।</p>	<p>(क). साध्यता रिपोर्ट वर्ष 2004 के लिए लागत प्राक्कलित करती है, और वर्ष 2010 के लिए पूंजीगत लागत 5% वृद्धि के साथ प्राक्कलित किए गए हैं। पोर्ट ने 5% वार्षिक वृद्धि के उपयोग द्वारा एसपीएम के लिए तत्समान वर्धित लागत प्रदान द्वारा वर्ष 2011 और 2012 में परियोजना के चरणों पर विचार करते हुए प्रारंभिक पूंजीगत लागत का परिकलन किया है, जो ₹.148.23 करोड़ और अपतट पाइप लाइन के लिए ₹.269.77 करोड़ रहे हैं।</p> <p>(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रतिवर्ष 5.3% की दर से उर्वरमुखी वार्षिक वृद्धि परिशोधित की है। यह नई दर वर्ष 2009 की मुद्रा स्थिति दर सहित ही औसत का भी परिकलन करने के लिए (पहले केवल वर्ष 2008 तक ही औसत का परिकलन होता था।) प्राप्त की गई है।</p> <p>(ग). पोर्ट ने तत्पश्चात् कुछ विद्यमान और आगामी एसपीएम/पाइप लाइन परियोजना की लागत और क्षमता ब्यौरों का भी अध्ययन किया है। इन ब्यौरों का सुझाव, एसपीएम के उन प्रचालकों द्वारा दिया गया है, जिनसे दिनांक 22 दिसंबर, 2010 की टैम्प सुनवाई में इसका अनुरोध किया गया था।</p> <p>(घ). एसपीएम/अपतट पाइप लाइन के प्राक्कलन परिशोधित किए गए हैं। बढ़ी हुई लागत 5.3% को वार्षिक मुद्रा स्थिति लागू करने पर प्राप्त हुई है। आस-पास की अविरत तथा आगामी परियोजनाओं के प्राक्कलन को ध्यान में रखते हुए चालू बाजार मूल्य को अधिक प्रतिक्षिप्त करने के लिए अन्वेषण करते हुए पाइप लाइन भी समायोजित हो गई है। परिशोधित पूंजीगत लागत नीचे सारणीबद्ध है :-</p> <table><tr><td>एसपीएम</td><td>₹.148.26 करोड़</td></tr><tr><td>अपतट पाइपलाइन</td><td>₹.443.68 करोड़</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table>	एसपीएम	₹.148.26 करोड़	अपतट पाइपलाइन	₹.443.68 करोड़																										
एसपीएम	₹.148.26 करोड़																															
अपतट पाइपलाइन	₹.443.68 करोड़																															
(iv).	<p>पोर्ट ने पोर्ट सीमा के बाहर आने वाली पाइपलाइन किन्तु जो साथ ही एसपीएम प्रचालन का अभिन्न भाग है के संबंध में रियायतग्राही के साथ हुए (होनेवाले) अनुश्रुति करार में समाविष्ट किए जाने हेतु प्रस्तावित प्रावधान के बारे में पूछे गए प्रश्न का उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है।</p>	<p>पोर्ट सीमा से बाहर आने वाली पाइप लाइन और सीओटी के लिए पोर्ट रियायतग्राही के साथ कोई अनुश्रुति करार नहीं कर रहा है। पोर्ट ने टैरिफ प्रस्ताव के परिकलन में सीमा से बाहर आने वाली पाइप लाइन और सीओटी की लागत को छोड़ दिया है।</p>																														
(v).	<p>(क). पोर्ट ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नियंत्रण के अधीनस्थ वाडीनार प्रभाग में एसपीएम के प्रचालन से संबंधित उर्जा और ईंधन खपत के ब्यौरे क्यों नहीं प्राप्त किए गए और उर्जा खपत के प्राक्कलन के औचित्य के लिए उसे प्रस्तुत नहीं किया गया। पोर्ट को पुनः सलाह दी जाती है कि वह (वाडीनार प्रभाग) के एसपीएम के प्रचालन से संबंधित उर्जा और ईंधन खपत के ब्यौरे प्रस्तुत करें। पोर्ट द्वारा प्राक्कलित उर्जा और ईंधन लागत के लिए ईंधन और उर्जा की वर्तमान दर और खपत के संदर्भ में औचित्य दिया जाए।</p> <p>(ख). पोर्ट ने दिनांक 26 अक्टूबर, 2010 के अपने प्रस्ताव के पैरा 7.3 में उल्लेख किया है कि ईंधन और उर्जा की दैनिक लागत वित्त वर्ष 2005 में 2.50 लाख प्रतिदिन और इसमें 5% वार्षिक वृद्धि गिनी जाए तो यह वित्त वर्ष</p>	<p>वाडीनार स्थित एसपीएम के संबंध में मांगे गए ब्यौरे प्रस्तुत किए गए।</p> <p>इससे पता चलता है कि एसपीएम पर ईंधन की नगण्य खपत की गई। एसपीएम पर स्व-अर्जित (सीर) उर्जा उपलब्ध है।</p> <p>पोर्ट ने एक अध्ययन किया है और यह अभिनिश्चित होता है कि एसपीएम से कोई ईंधन अथवा उर्जा लागत जुड़ी नहीं है।</p> <p>उर्जा और ईंधन लागत जो कि सीओटी पर आरोप्य है, उसे भूल से टैरिफ प्रस्ताव में एसपीएम के</p>																														

<p>2014 में रु.3.88 लाख प्रति दिन हो जाएगी जिसकी गणना उर्जा लागत के प्राक्कलन के लिए की गई है। तथापि साध्यता रिपोर्ट के अध्याय 8 के अनुच्छेद 8.12 यह बताता है कि रु.2.50 लाख/दिवस के प्राक्कलन का संबंध एसपीएम की कुल प्रचालन लागत से है न कि खासकर उर्जा और ईंधन से है। यह सुझाव दिया जाता है कि उर्जा और ईंधन के प्राक्कलन पर पुनर्विचार किया जाए और यदि आवश्यक हो तो तत्समान प्रहस्तन के लिए वाडीनार प्रभाग में वास्तविक खपत अंकड़ों के आधार पर आशोधित किया जाए।</p>	<p>लिए मानलिया गया था और उसे ठीक कर लिया गया है।</p> <p>आगे यह कहा जाता है कि एसपीएम द्वारा यहाँ ईंधन और उर्जा से संबंधित कोई दैनिक लागत नहीं है। ऐसी लागतें भी सीओटी को आरोप्य है। इस परियोजना में सीओटी पोर्ट सीमा के बाहर परिकल्पित है इसलिए इसे चालू परियोजना का भाग नहीं माना गया। अतः उर्जा और ईंधन लागत इस परियोजना के लिए ध्यान में नहीं रखे गए।</p>
<p>(ग). पोर्ट ने एक समान्य टिप्पणी की है कि उर्जा और ईंधन लागत पर साध्यता रिपोर्ट के अनुसार विचार किया गया है और उसमें उसी के अनुरूप वृद्धि की गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 20 फरवरी, 2010 के मूल प्रस्ताव में उर्जा की ईकाई लागत अर्थात् रु.7.98 है (दिसंबर, 2009 के विद्युत बिल के अनुसार)।</p> <p>जबकि वर्ष 2004 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उर्जा की प्राक्कलित ईकाई लागत रु.4.50 में 5% वार्षिक वृद्धि करने पर वर्ष 2010 में उर्जा की ईकाई लागत रु.6.03 पाई गई जो उर्जा की प्रचलित ईकाई लागत पर काबू कर पाई है।</p>	<p>उर्जा और ईंधन लागत इस परियोजना पर आरोप्य नहीं है क्योंकि सीओटी इस परियोजना का भाग नहीं है और इसलिए उन पर विचार नहीं किया जा रहा है।</p>
<p>(vi). मर ख (iii) पर पूछे गए प्रश्न का उत्तर पोर्ट द्वारा दिया जाना चाहिए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को पुनः सलाह दी जाती है कि प्रस्तावित टिप्पणी विस्तार किया जाए ताकि उसमें समेकित प्रहस्तन प्रभार सहित सभी सेवाएँ शामिल की जा सके।</p>	<p>समेकित सेवा प्रभार कूड प्रहस्तन से जुड़े सभी क्रियाकलापों के लिए है। प्रचालकों से आगे कोई प्रभार न प्रभारित किया जाना परिकल्पित है। किन्तु, सीओटी और संबंधित सेवाओं से जुड़े प्रभार प्रस्ताव की विषयवस्तु में शामिल नहीं किए गए।</p>

12.3. कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा स्पष्ट किए गए अन्य मुद्दों का सार नीचे दिया गया है :-

- (i). (क). एसपीएम प्रचालकों से यातायात संबंधी आगत और सैद्धांतिक और अधिकतम क्षमता पर उनकी राय और एसपीएम पर उपलब्ध समय को ध्यान में रखते हुए एसपीएम की सैद्धांतिक क्षमता प्राप्त की गई है।
- (ख). पोर्ट ने महा पत्तों में प्रचालित एसपीएम का एक सर्वेक्षण किया है। एस्सर वाडीनार, आई ओ सी वाडीनार और बीपीसीएल कोचिन से प्राप्त आगत, जो क्षमता प्राप्त करने हेतु ध्यान में रखे गए वे नीचे दिए गए हैं :-

			2007- 2008	2008- 2009	2009- 2010	अध्युक्तियाँ
एसासर	एसबीएम की क्षमता	एमएमटीपीए	26	26	26	14.5 एमएमटीपीए को सुरक्षित क्षमता माना गया।
	एसबीएम पर यातायात	एमएमटीपीए	10.5	14.3	14.3	कूड
	क्षमता का उपयोग	%			55%	किन्तु, रिफाइनरी की क्षमता द्वारा क्षमता सीमित की गई।
	प्रचालन के दिन	दिन			210	प्रचालन वर्ष भर 35 दिन अनुरक्षण के कारण रुका कार्य दिन; 4 बजे के बाद राट पर नहीं लगाया जाना।
	रिफाइनरी की क्षमता	एमएमटीपीए	14	14	14	एस्सर वाडीनार 14 एमएमटीपीए वर्ष 2011 में 16 मिलियन तक बढ़ाया गया।
आईओसी वाडीनार (दोनों एसपीएम का एक साथ उपयोग)	एसबीएम की क्षमता (दोनों)	एमएमटीपीए	25 (12.5 प्रति)	25 (12.5 प्रति)	25 (12.5 प्रति)	दो एसपीएम परस्पर बदलते हुए उपयोग में लाए गए अतः अंकड़े केवल एक साथ उपलब्ध हैं। यह अनुमान लगाया गया कि जिस परिप्रेक्ष्य में लगभग 55% (अधिकतम मानते हुए) के उपयोग द्वारा केवल बीपीसीए (तब) का उपयोग किया जाए तो दोनों एसपीएम की क्षमता 40 एमएमटीपीए हो सकती है।

	एसपीएम पर यातायात	एमएमटीपीए	22 (घनें)	22 (घनें)	22 (घनें)	रूड
	क्षमता का उपयोग	%			40%	55% तक प्रत्याशित 40% उपयोग पावलेट द्वारा खोल देने हेतु जहाज पर चढ़ने से परिकल्पित किया गया।
	प्रचालन के दिन	दिन	146	146	150	यह घनें एसपीएम के लिए हैं। दिनों का 10% (35 दिन) अनुरक्षण के लिए हटाए गए। 35% समय नौचालन प्रतिबंध के कारण उपलब्ध नहीं है।
	रिफाइनरी की क्षमता	एमएमटीपीए				कोयली - 13.7 एमएमटीपीए पानीपत - 15 एमएमटीपीए मथुरा - 8 एमएमटीपीए
बीपीसीएल कोचीन	एसपीएम की क्षमता	एमएमटीपीए	25	25	25	सभी व्यवहार्य प्रयोजनार्थ बीपीसीएल द्वारा 12.5 एमएमटीपीए की दर से 50% उपयोग को क्षमता के रूप में ध्यान में रखा गया।
	एसपीएम पर यातायात	एमएमटीपीए	2.3	7.3	7.75	2010-11 में 8.8 एमएमटीपीए की योजना बनाई गई।
	क्षमता का उपयोग	%			30%	<ul style="list-style-type: none"> एसपीएम के उपयोग की गणना एसपीएम के प्रचालन दिनों की संख्या के बारे में की गई - 110 दिन अथवा 30%. जैसा अधिकतम यातायात माना गया, क्षमता प्राप्त नहीं हुई। यह ऑकड़े सुसंगत नहीं है।
	प्रचालन के दिन	दिन	-	-	110	<ul style="list-style-type: none"> यहां एक महीने में 8-9 जलयान आते हैं। कोयलीसी के आने-जाने में लगभग 2 दिनों का समय लगता है। सुबह 0630 से सायं 4.00 बजे तक जलयानों को घाट पर लगाने की अनुमति है। उक्त समय के दौरान अनुरक्षण प्रचालन भी किया जाता है। मौनसून 6 महीने के लिए होता है। इस दौरान जलयान प्रचालन सिद्धि सीमित होती है।

(ग). एस्सार 14.3 एमएमटीपीए परिकल्पित करता है जो 26 एमएमटीपीए पर परिकल्पित सैद्धांतिक क्षमता का 55% है। किन्तु, एस्सार ने सुस्पष्ट तौर पर बताया कि 14.5 मिलियन टन को सुरक्षित अधिकतम क्षमता माना गया है।

(घ). उरने एक सारणी प्रस्तुत की है जिसमें एसपीएम हेतु जलयानों द्वारा असाधारण दीर्घ प्रतीक्षावधि दर्शाने हेतु एस्सार एसपीएम पर क्रियाकलाप तथा प्रतीक्षावधि दर्शाया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट प्रस्तुत सारणी के अनुसार, एसपीएम पर संभाले गए विभिन्न प्रकार के जलयानों के लिए लिया गया कुल समय 74 घण्टे से 89 घण्टे के भार में आता है।

(ii). (क). आईओसीएल की क्षमता विस्तरण योजनाओं और एस्सार की विस्तरण तथा हरितभूमि परियोजनाओं पर आधारित व्यापार योजना में कंडला पोर्ट ट्रस्ट का रूड तेल यातायात प्रक्षेपण नीचे सारणी में दिया गया है :-

वर्ष	प्रक्षेपण (एमएमटीपीए)
2010	38
2015	56

(ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट की यह राय है कि उभर कर आगे आनेवाला एसपीएम यातायातपरियोजना के एक भाग को सेवा देने में समर्थ होगा। साध्यता रिपोर्ट में भी 9 एमएमटीपीए के एसपीएम हेतु मांग प्रक्षेपित हुई है। कंडला भटिंडा पाइप लाइन (केबीपीएल) उपयोग में नहीं लाई जा रही है। इस पाइप लाइन को विद्यमान रिफाइनरियों के कूड के परिवहन के लिए उपयोग में लिए जाने का प्रस्ताव किया जा रहा है और साथ-साथ अन्यो की भी योजना बनाई जा रही है।

(ग). यह बताया जाता है कि व्यापार योजना प्रक्षेपण वर्ष 2006 में बनाया गया था। 60.29 मिलियन टन का प्रक्षेपित यातायात केवल यातायात का प्रक्षेपण है और वास्तविक यातायात तो परिचालन तथा नियोजित विपणन कोशल्य सहित आपूर्ति और मांग की सक्रियता पर निर्भर है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट का रिफाइनरियों को कूड आपूर्ति करने में अपने आस-पास के विद्यमान तथा नवोदित छोटे पत्तनों के साथ सीधी प्रतियोगिता है। इन छोटे पत्तनों में प्रचालकों के लिए रियायत करार को प्रचलित करने में पर्याप्त लचीलापन है। अतः इस यातायात को प्रभावित करना साध्य नहीं है।

13. उपर्युक्त के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एसपीएम की अधिकतम क्षमता, पाइप लाइनों की क्षमता लागत को आशोधित करते हुए परिशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और परिणामस्वरूप परिचालन लागत तथा अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित किया गया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरण सहित परिशोधित प्रस्ताव की विशिष्टताएँ नीचे दर्शायी गई हैं :-

(i). एसपीएम की प्रहस्तन दर :

(क). वाड़ीनार तथा कोचिन के एसपीएम के प्रचालकों द्वारा उपार्जित "प्रभावी प्रहस्तन दर" के अध्ययन द्वारा एसपीएम की प्रहस्तन दर प्राप्त की गई है। यह बताया जाता है कि जलयानों की निस्सारण दर के सामर्थ्य से "प्रभावी प्रहस्तन दर (निस्सारण दर) पर्याप्त कम है। यह उन नियंत्रण के मद्दे नज़र है जो निस्सारण परिचालन के दौरान नौभार प्रकार के कारण और विभिन्न परिचालनात्मक, समुद्री तथा सुरक्षा के विचार के कारण हुई रूकावटों के कारण हुआ है।

(ख). एस्सार वाड़ीनार द्वारा जैसी रिपोर्ट की गई है विभिन्न जलयानों द्वारा उपार्जित प्रहस्तन दर नीचे सारणीबद्ध है :-

टैंकर प्रकार	औसत दर (टन/घण्टे)
एफ़ामैक्स	4420
स्वेज मैक्स	5100
वीएलसीसी	6120

(ग). उपरोक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि स्वेज मैक्स तथा वीएलसीसी की औसत प्रहस्तन दर 5610 टन/घण्टा है। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने टैरिफ प्रचालन हेतु निस्सारण दर के रूप में 5500 टन/घण्टा माना है।

(ii). एसपीएम की अधिक क्षमता :

(क). साध्यता रिपोर्ट ने एसपीएम की क्षमता 9 एमएमटीपीए कल्पित की है। यह आयोजित एसपीएम में संभाले जानेवाले पूर्वानुमानित यातायात पर आधारित है। साध्यता ने यह भी रिपोर्ट की कि किसी भी भावी विस्तार योजनाओं का ध्यान में रखते हुए 12 एमएमटीपीए पर देश पारगामी पाइप लाइनों में परिवहन किये जाने वाले अधिकतम संपूर्ण निष्पादन किया जाए। एसपीएम में संभाले गए यातायात एकल रिफाइनरी जोसामान्यतया एक आबद्ध सुविधा है, की पूर्ति करने के लिए है। एसलिय एसपीएम की सैद्धांतिक तथा अधिकतम क्षमता सुसंगत मुद्दे नहीं है।

(ख). टैम्प मार्गदर्शिका 2008 परिकल्पित करती है कि व्यापक अभिगम अपनाते हुए सुविधा की क्षमता प्राक्कलित की जाए।

अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने आगामी सुविधा की क्षमता प्राक्कलित करने की प्रक्रिया की है। यह आगामी सुविधा तरल नौभार, विशिष्ट रूप से केवल कूड के लिए है। तरल टर्मिनल संबंधी टैम्प मार्गदर्शिकाएँ 2008 इसके साथ-साथ यह संस्तुत करती है कि निम्नलिखित तत्वों को ध्यान में रखते हुए तरल टर्मिनल की अधिकतम क्षमता का निर्धारण किया जाए :-

- संभाले गए नौभार का प्रकार
- संभाले गए जलयानों का आकार

उपर्युक्त दोनों तत्व एसपीएम के लिए भी सुसंगत माना गया। इन दो तत्वों के अतिरिक्त, कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने इस मामले में निम्नलिखित इन तत्वों को भी इस मामले में सुसंगत माना है :-

- रिफाइनरी का क्षमता
- प्रचालन के लिए उपलब्ध समय

➤ नौभार का प्रकार विशेष रूप से सुरक्षा मामले, दहन, लचीलापन और प्रदूषण इत्यादि पर विचार करने के लिए एक महत्वपूर्ण तत्व है। कूड तथा उत्पाद यातायात की दर पर्याप्त भिन्न है। अतः इसे स्वीकार

किया गया कि जलयान की निस्सारण दर का उपयोग, एसपीएम की प्रहस्तन दर परिकलित करने के लिए नहीं किया जाए।

➤ बड़े जलयानों की निस्सारण दर सहज रूप से अधिक ही होगी। कुछ नए वीएलसीसी की निस्सारण दर के दायरे में 9000-10000 टन/घण्टे पाए गए हैं। तथापि, जैसा पिछले अनुच्छेद में कक्ष गया है प्रभावी प्रहस्तन दर विशिष्ट रूप में अधिक नहीं है और वीएलसीसी के लिए भी लगभग 5600 टन प्रति घण्टा के दायरे में पाई गई हैं।

➤ यह देखा गया है कि टैम्प 2008 मार्गदर्शिकाओं में तरल टर्मिनल की क्षमता को भण्डारण सुविधा अथवा अन्य अनुप्रवाह सुविधा की क्षमता द्वारा सीमित करने का प्रावधान नहीं है। किन्तु, यह देखा गया है कि महान पत्तनों के प्रचालित सभी एसपीएम की क्षमता रिफाइनरी की क्षमता से सीमित है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट की यह भी राय है कि आगामी हुई एसपीएम सुविधा केवल एक रिफाइनरी की पुष्टी करती है। शक्ति आपूर्ति श्रृंखला में कुछ प्रहस्तन सुविधाओं जोड़ने के लिए एक वर्धित प्रवृत्ति रही है, अतः विद्यमान/आगामी रिफाइनरी उन्नत एकीकरण कौशल्य के रूप में ऐसी परिसंपत्तियों हेतु मुहैया करवाने/उपार्जित करने की पूर्ण संभावना रहेगी।

इसके अलावा पाइप लाइन की लंबाई 19.5 कि.मी. है। जलयानों के उहराव के समय और पाइपलाइन में एक विशिष्ट गुणवत्तायुक्त कूड़ की बड़ी मात्रा (लगभग 20,000 टन) समाविष्ट रहेगी। अतः विशिष्ट घनत्व तथा लसीलेपन आदि से युक्त एक अन्य प्रकार के नौभार हेतु पाइपलाइन तैयार करना नेमी आधार पर प्रचालन और किफायत की दृष्टि से अव्यवहार्य होगा।

➤ एस पी एम से नौभार का प्रहस्तन काफी जटिल होता है। समर्थक सेवाओं, सुरक्षा सेवाओं की उपलब्धता के कारण तथा मानसून, दृश्यता, मौसम, लहरों, वायु, प्रवाह आदि के कारण घाट पर लगाना, घाट से हटाना, अनुरक्षण संबंधी प्रचालन अवलूद्ध हो जाता है।

सभी एस पी एम परिचालक केवल प्रातः 6 बजे से सांय 4 बजे तक ही जलयानों को घाट पर लगाने की अनुमति देते हैं। यह प्रतिदिन उपलब्ध 24 घंटे के समय को 17 घंटे तक अथवा 70% तक प्रभावी रूप से कम कर देता है।

एस पी एम परिचालकों ने बताया है कि अनुरक्षण के लिए नेमी तौर पर लगभग 35 दिनों की आवश्यकता होती है। एस पी एम का अनुरक्षण केवल साफ मौसम तथा दिन में भी किया जाता है। अतः अनुरक्षण/मरम्मत के कारण नौभार प्रहस्तन संबंधी रुके काम समय का नुकसान होता है।

(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट का यह मानना है कि तरल थोक टर्मिनल की अधिकतम क्षमता जो अधिकतम क्षमता का 70% गिनी जाती है, का परिकलन हेतु मानकों के अंतर्गत उपयोग करना व्यावहारिक नहीं है तथा इसे एस पी एम सुविधा को लागू नहीं किया जा सकता। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने सुझाव दिया है कि अधिकतम उपयोग दर को 50% तथा प्रतिदिन को 17 घंटे तक माना जाए।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित एस पी एम की सैद्धांतिक क्षमता 24 एम एम टी पी ए तक प्राप्त हुई है। अधिकतम क्षमता 12 एम एम टी पी ए तक के 50% उपयोग पर परिकलित है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा क्षमता -निर्धारण से संबंधित विवरण नीचे सारणीबद्ध है :-

जहाज का प्रकार	स्वेज पैक्स	वीएलसीसी
डी डब्ल्यू टी	160000	300000
पार्सल आकार (टन)	136000	250000
औसत निस्सारण - दर (एम3/घंटे)	5500	
निस्सारण का समय (घंटे)	25.0	47
परिधीय समय (घंटे)	9	9
प्रत्येक जहाज को घाट पर लगाने का विराम काल (घंटे)	34	56
जलयानों का मिश्रण	50%	50%
उक्त मिश्रण(टन) के साथ परिकल्पित जहाज का पार्सल - आकार	195500	
उपरोक्त जलयान को घाट पर लगाने का विराम काल (घंटे)	45	
एक वर्ष में कुल दिन	365	

अनुरक्षण - दिवस	35
उपलब्ध दिवस	330
एस पी एम प्रचालन हेतु प्रतिदिन उपलब्ध समय (0600 बजे से 1600 बजे तक = घाट पर लगाने हेतु 10 घंटे) शेष बचे समय को आधा गिना गया क्योंकि निस्सारण तथा घाट से हटाने में 14 घंटे = 7.0 घंटे लग सकते हैं।	17
एस पी एम प्रचालन हेतु प्रतिदिन उपलब्ध समय लगभग 17 घंटे (24घंटों में से)	70%
एस पी एम प्रचालन हेतु उपलब्ध कुल दिन (कुल उपलब्ध दिनों का 70%)	231
कुल (घंटों में)	5544
संभावित यात्रा की संख्या	123.0
एसपीएम की अधिकतम क्षमता 100% (एमटीपीए)	24.0
अधिकतम क्षमता का उपयोग	50%
अधिकतम क्षमता (एमटीपीए)	12.00

(iii). पूंजीगत लागत संबंधी प्राक्कलन :

- (क). प्रस्तावित एस पी एम तथा पाइपलाइन सुविधा के विकास से संबंधित कोई सिविल संरचना विकसित नहीं की गई है।
- (ख). लागत -संबंधी प्राक्कलन मार्च, 2004 में इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (ईआईएल) द्वारा किया गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) द्वारा मुद्रास्फाति वृद्धि को लागू करते हुए इन प्राक्कलों को अंतर्वर्षित किया गया। मूल प्रस्ताव के अनुमानित 5% की तुलना में संशोधित प्रस्ताव में वृद्धि करने हेतु मुद्रास्फीति दर रु 5.30% प्रतिवर्ष है।
- (ग). पाइप लाइन की पूंजीगत लागत को संशोधित किया गया क्योंकि मूल प्रस्ताव में किए गए प्राक्कलों में चालू बाजार दरें प्रतिबिंबित नहीं हुई थीं। वर्ष 2008 में एस्सार इंजीनियरिंग द्वारा वाडीनार तेल टर्मिनल के विस्तरण परियोजना को आधार मानकर पाइपलाइन की लागत का प्राक्कलन किया है जो अत्यंत ही विश्वसनीय और सुसंगत पाया गया है। वर्ष 2008 मूल्य के आधार पर रु.20 करोड़ प्रति कि मी अथवा रु.380 करोड़ की दर से वर्ष 2011 की पूंजीगत लागत तक पहुंचने के लिए 5.3% वार्षिक मुद्रास्फीति को लागू करते हुए पाइपलाइन की यूनिट लागत में वृद्धि की गई जो पाइपलाइन के लिए रु.443.68 तक हो जाती है। एस पी एम के लिए वर्ष 2008 की एस्सार की लागत अपनाते हुए तथा वार्षिक मुद्रास्फीति लागू करते हुए वर्ष 2011 में यह रु. 140 करोड़ आया है।
- (घ). साध्यता रिपोर्ट के अनुसार एस पी एम की लागत रु.103.28 करोड़ है। इसे वर्ष 2011 के रु. 148.26 करोड़ की लागत तक 5.3% वार्षिक मुद्रास्फीति दर के उपयोग द्वारा बढ़ाया गया है, जिस पर संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया है।
- (च). उपरोक्त प्राप्त किए गए लागत प्राक्कलों की तुलना कोचीन, मुम्बई और एस्सार, वाडीनार के आंकड़ों से की गई। पूंजीगत लागत, इसके स्रोत, उपकरणों की उपयोग-सीमा, ड्यूटी संरचना आदि के पर निर्भर होने के कारण महत्वपूर्ण अंतर आ सकता है तथा स्रोत की विश्वसनीयता भी एक विचारणीय मामला है। एस्सार वाडीनार का प्राक्कलन सबसे ज्यादा विश्वसनीय पाया गया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने चालू बाजार मूल्य को अधिक प्रतिबिंबित किए जाने हेतु एस पी एम तथा पाइपलाइन की पूंजीगत लागत प्राक्कलों को उर्वर्मुखी रूप से संशोधित किया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित संशोधित पूंजीगत लागत नीचे सारणी में प्रतिबिंबित है:

(करोड़ रु. में)

क्रम. सं.	विवरण	प्राक्कलित पूंजीगत लागत
(i).	एस पी एम	148.26
(ii).	पाइपलाइन	443.68
(iii).	विशिष्ट प्रभार - [5% of (i). + (ii).] अर्थात् 5% * (148.26 + 443.68)	29.59
	परियोजना की कुल लागत [(i) + (ii) + (iii)]	621.53

(iv). परिचालन लागत का प्राक्कलन :

- (क). एस पी एम की वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ए आर आर) का निर्धारण करने के लिए परिचालन लागत का प्राक्कलन तरल टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में विनिर्दिष्ट मानकों के आधार पर किया गया है तथा वाड़ीनार और कोचिन में एस पी एम के परिचालन लागत के साथ भी तुलना की गई है।
- (ख). ऊर्जा तथा ईंधन लागत प्रस्तावित एस पी एम टर्मिनल को लागू नहीं होते क्योंकि एस पी एम सूर्य-ऊर्जा का उपयोग करते हुए स्व-निर्मित ऊर्जा का उपयोग करता है। ईंधन की आवश्यकता नगण्य है जिससे प्रति हेक्टेयर आधार पर प्राक्कलित नहीं किया जा सकता। अतः परिचालन लागत का प्राक्कलन करते समय ऊर्जा और ईंधन पर विचार नहीं किया जाता है।
- (ग). सिविल संकर्म हेतु मरम्मत और अनुरक्षण का प्राक्कलन नहीं किया गया है क्योंकि सुविधा के रूप में कोई भी सिविल संरचनाएं परिकल्पित नहीं है। तरल टर्मिनल हेतु निर्धारित मार्गदर्शिकाओं में दिए गए मानकों को अपनाते हुए यांत्रिक तथा विद्युत उपकरणों के मरम्मत और अनुरक्षण पर कुल पूंजीगत लागत का 2% प्राक्कलित किया गया है।
- (घ). बीमा लागत तथा अन्य व्यय को तरल थोक टर्मिनल के मानकों को अपनाते हुए प्राक्कलित किया गया है।
- (च). चूंकि कोई भी सिविल संरचना नहीं खड़ी की जाती है, अतः एस पी एम सुविधा तथा पाइपलाइन हेतु मूल्यह्रास -दर प्रति वर्ष 10.34% लिया गया है।
- (छ). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि कंडला पोर्ट के दर-मान (एस ओ आर) के अनुसार परिचालक द्वारा अद्य किए जाने वाला मार्गाधिकार प्रभार प्रतिमाह रु.0.75 प्रति वर्ग मी है। तदनुसार 19 किमी लंबे और 2 मीटर चौड़े पाइपलाइन का मार्गाधिकार प्रभार रु.3.42 लाख प्राक्कलित किया गया है।
- (5). वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ए आर आर): का निर्धारण
- (क). पाइपलाइन की कुल लंबाई 19.5 कि मी है। एल एफ पी से सी ओ टी तक लगभग 0.5 कि.मी. की पूरी पाइपलाइन पोर्ट सीमा से बाहर है। अतः अद्यतन टैरिफ नियतन के लिए परिचालन लागत संबंधी प्राक्कलन करते समय सिर्फ 19 कि.मी. पाइपलाइन पर ही विचार किया गया है।
- (ख). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित संशोधित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता निम्नवत् है :

क्रम सं. No.	विवरण	रु.लाखों में
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	8917
2.	नियोजित पूंजी	62153
3.	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ	9944.48
कुल वार्षिक राजस्व -आवश्यकता		18861

- (vi). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि जैसा कि कोचिन और वाड़ीनार में एस पी एम का परिचालन देखा गया, उपयोगकर्ताओं से केवल प्रहस्तन प्रभार की राशि ही लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि मिश्रित प्रहस्तन प्रभार प्राप्त करने के लिए सम्युक्त राजस्व की आवश्यकता पर विचार किया गया है। इसलिए कोई भी विविध प्रभार प्रस्तावित नहीं किया गया है।
- (vii). रु.18,861 लाख की वार्षिक राजस्व की आवश्यकता की पूर्ति करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित 12 मिलियन टन प्रतिवर्ष की अधिकतम क्षमता से संबंधित प्रति प्रहस्तन दर रु.157 प्रति टन है।

इस मामले पर कार्यवाही के दौरान प्राप्त संपूर्ण जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित स्थितियां उत्पन्न हुई है:

- (i). अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिका कोयला, लौह, अयस्क, कंटेनर, तरल प्रहस्तन टर्मिनल, बाहुदेशीय नौभार टर्मिनल जैसी सुविधाओं से संबंधित मानक / मार्गदर्शिका निर्धारित करती है। अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु 2008 की मार्गदर्शिका में एकाकी सुविधा के रूप में एकल प्वाइंट नौबंध पर तरल नौभार का प्रहस्तन के लिए कोई विशिष्ट मानक/ मार्गदर्शिका निर्धारित नहीं है।

जैसा कि वास्तविक टिप्पणी में प्रदर्शित किया गया है, एस पी एम सुविधा हेतु अद्यतन टैरिफ निश्चित करने से संबंधित मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानक न होने की स्थिति में यह मामला नौवहन मंत्रालय (एम ओ एस) को उनकी संस्तुति हेतु भेजा गया। नौवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी-11015/1/2010-केपीटी दिनांक 9 जून 2010 द्वारा इस प्राधिकरण का यह निर्देश दिया गया कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट (वाड़ीनार प्रभाग), कोचिन पोर्ट तथा पारादीप पोर्ट ट्रस्ट में संचालित किए गए एस पी एम प्रचालन के संदर्भ में तरल थोक प्रहस्तन हेतु लागू पैरामीटरों के आधार पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट में एस पी एम से संबंधित अद्यतन टैरिफ का नियतन

एक अंतरिम उपाय के रूप तब तक के लिए किया जाए जब तक कि एस पी एम टर्मिनल की मार्गदर्शिकाओं को अंतिम रूप नहीं दे दिया जाता।

- (ii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव लगभग छः वर्ष पूर्व 2004 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट पर आधारित है। कंडला पोर्ट को प्रौद्योगिकी, बाजार-स्थिति, वर्तमान पूंजीगत लागत आदि में हुए परिवर्तन को आत्मसात करने के आशय से प्रस्तावित एस पी एम टर्मिनल से संबंधित साध्यता रिपोर्ट को अद्यतन करने की सलाह दी गई। पोर्ट ने स्पष्ट किया कि साध्यता रिपोर्ट तैयार किए जाने के समय तक प्रौद्योगिकी खासकर प्रस्तावित एस पी एम में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं आया है तथा पूंजीगत लागत संबंधी परिचालन की समीक्षा की गई है और चालू बाजार-दर प्रतिबिंबित करने हेतु संशोधित प्रस्ताव आशोधित किया गया है।
- (iii). कंडला पोर्ट ने साध्यता रिपोर्ट के अनुसार मूल प्रस्ताव में 9 एम टी पी ए पर एस पी एम की क्षमता को ध्यान में लिया है और बताया कि यह संपूर्ण निष्पादन प्रक्षेपण पर आधारित है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटी पी ए) तक की क्षमता का निर्धारण करने हेतु न तो प्रस्ताव दिया है और न ही साध्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की है। पूंजीगत लागत के प्राक्कलन पर भावी बोली कर्ताओं ने आपत्ति की थी। इस प्रस्ताव में पाई गई कमियों को ध्यान में रखते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सलाह दी गई कि नौवहन मंत्रालय के निदेशों के अनुरूप वाडीनार प्रभाग में परिचालित किए गए एस पी एम सहित अन्य स्थानों पर किए गए एस पी एम सहित प्रचालनों पर प्राप्त पैरामीटर के आधार पर अपने प्रस्ताव की समीक्षा करते हुए उसे आशोधित करें।

परिशोधित प्रस्ताव में, कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने मूल रूप से अनुमानित 9 एम टी पी ए की तुलना में 12 एम टी पी ए तक की इष्टतम क्षमता को ध्यान में रखा है। वाडीनार के एक एस पी एम परिचालक एस्सार से प्राप्त पूंजीगत लागत से संबंधित आंकड़ों के आधार पर पोर्ट ने अपने मूल प्रस्ताव में प्राक्कलित ₹438.90 करोड़ की तुलना में पूंजीगत लागत को ₹621.53 करोड़ तक संशोधित किया है। संशोधित ₹465 लाख की उर्जा लागत को यह बताते हुए शामिल नहीं किया गया है कि प्रस्तावित एस पी एम पर उर्जा तथा ईंधन का व्यय नहीं होगा। इस विश्लेषण में मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान पोर्ट द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण सहित कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 12 जनवरी, 2011 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर पर विचार किया गया है।

(iv). अधिकतम क्षमता:

जैसा कि वास्तविक टिप्पणी के सार में बताया गया है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट में टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर विचार करने के लिए मुख्यतः यातायात संबंधी पूर्वानुमान को ही विश्वसनीय माना है। संशोधित प्रस्ताव में एस पी एम की अधिकतम क्षमता को 12 एम टी पी ए तक बढ़ाया गया है। पोर्ट ने यह पुष्टि की है 9 एम टी पी ए प्रस्तावित एस पी एम पर कूड प्रहस्तन की वर्तमान मांग की पूर्ति करता है तथा साध्यता रिपोर्ट के अनुसार भावी विस्तारण योजना, जिसे संशोधित प्रस्ताव में अधिकतम क्षमता के रूप में अंतिम माना गया है, पर विचार करने के बाद भी प्रस्तावित एस पी एम क्षमता हेतु तरल का अधिकतम अंतरण 12 एम टी पी ए हो सकता है।

वर्ष 2008 की अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिका का खंड 3.3.2. यह स्पष्ट करता है कि यातायात संबंधी पूर्वानुमान को ध्यान में लिए बिना अधिकतम क्षमता हेतु अद्यतन टैरिफ का निर्धारण किया जाना है। अधिकतम (जहाजी घाट) क्षमता का निर्धारण करने हेतु, मार्गदर्शिका विभिन्न प्रकार के नौभार/जलयान-आकार संबंधी अलग-अलग प्रहस्तन दर के मानक विनिर्दिष्ट करती है। अधिकतम क्षमता के 70% का मानक टर्मिनल की अधिकतम क्षमता के रूप में निर्धारित है जबकि मार्गदर्शिका में प्राक्कलन क्षमता संबंधी व्यापक अभिगम उपलब्ध है, तो यातायात प्रक्षेपण/मांग को अधिकतम क्षमता के रूप में मान लेने से संबंधित कंडला पोर्ट ट्रस्ट का प्रस्ताव वर्ष 2008 की मार्गदर्शिका से हुए विचलन को दर्शाता है। उपरोक्त स्थिति स्पष्ट करते हुए पोर्ट को कई बार अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने तथा प्रहस्तन दर, कार्य घंटों की संख्या आदि के पैरामीटरों और मार्गदर्शिका में निर्धारित किए गए व्यापक अभिगम को अपनाकर एस पी एम प्रचालन के उत्कृष्ट परिणामों को ध्यान में रखते हुए अधिकतम क्षमता का पुनः निर्धारण करने की सलाह दी गई है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया है कि एस पी एम की अभिकल्पित क्षमता का निर्धारण करना कठिन है क्योंकि कुछ ऐसे विविध घटक हैं जो क्षमता निर्धारण को प्रभावित करते हैं। यह तर्क दिया गया कि सभी एस पी एम में संभाला गया यातायात रिफायनरी का पोषण करने के लिए है, अतः इसे रिफायनरी की क्षमता तक प्रतिबंधित किया गया है। चूंकि प्रस्तावित एस पी एम एक ही रिफायनरी का पोषण करता है इसलिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुसार एस पी एम की अधिकतम क्षमता कोई सुसंगत मामला नहीं है। तथापि पोर्ट ने क्षमता संबंधी परिकलन को प्रस्तुत करने का प्रयास किया है जिसे निम्नानुसार प्रस्तुत किया जाता है:-

- (क). संशोधित प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट वी एल सी सी की प्रभावी विस्तारण दर 6120 टन/घंटे तथा स्वेजमैक्स जलयान का 5100 टन/घंटे तथा औसत विस्तारण दर 5500 टन/घंटे मानी है। एस्सार तथा आई सी सी एल द्वारा अपने-अपने एस पी एम प्रचालन हेतु 8000 तथा 10000 टन/घंटे का प्रहस्तन दर प्राप्त की गई है। यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने पहले बताया था कि एस पी एम पर औसत निस्सारण दर 7500 टन/घंटे होगी, जिसे संशोधित प्रस्ताव में 5500 टन/घंटे तक कम किया गया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि 5500 टन/घंटे की संशोधित औसत निस्सारण दर वाडीनार से प्राप्त हुई अति विश्वसनीय तारीखों पर आधारित है। चूंकि अद्यतन टैरिफ 30 वर्ष की समय-सीमा हेतु

नियत की गई है, अतः प्राप्त की गई उत्कृष्ट निस्सारण दर संबंधी पैरामीटरों पर विचार न किए जाने का कारण कंडला पोर्ट द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है।

(ख). यह उल्लेखनीय है कि यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ब्यानिर्दिष्ट 5500 टन/घंटे की औसत निस्सारण दर पर विचार किया गया है। तथापि क्षमता के प्राक्कलन हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित सामान्य सूत्रों के अनुसार अधिकतम क्षमता 33.72 एम टी पीए (अर्थात् 5500 टी/घंटे * 365 * 24 घंटे * 70%) होगी। उपरोक्त की तुलना में दिनांक 12 जनवरी 2011 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एस पी एम की सैद्धांतिक क्षमता जिसे अद्यतन टैरिफ तक लाने के लिए 24 एम टी पी ए निर्धारित की है, आगे 50% क्षमता के उपयोग तक अर्थात् 12 एम टी पी ए तक स्थिर कर दिया गया। कंडला पोर्ट द्वारा प्रस्तुत क्षमता संबंधी परिकलन यह दर्शाता है कि पोर्ट ने विभिन्न पैरामीटरों, यथा कार्य-दिनों की संख्या, नेमी अनुरक्षण का हवाला देते हुए एस पी एम हेतु उपलब्ध घंटों की संख्या तथा एस पी एम पर रात्रि के दौरान जलयानों को घाट पर लगाने का प्रतिबंध में छूट प्रदान की है। एस पी एम की अधिकतम क्षमता सैद्धांतिक क्षमता के 50% अर्थात् 12 एम टी पी ए तक स्थिर किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि एस पी एम की क्षमता के निर्धारण को विभिन्न कारक प्रभावित करते हैं तथा अपनी युक्ति के समर्थन में निम्नलिखित मुद्दे विशेष रूप से दर्शाए हैं:

- एस पी एम पर जलयानों/टैंकरों को घाट पर लगाने से संबंधित प्रचालन केवल दिन के समय प्रातः 6 बजे से सांय 4 बजे तक ही संभव है जो प्रभावी ढंग से प्रतिदिन उपलब्ध 24 घंटों के समय को प्रभावी रूप में 17 घंटे तक कम कर देता है।
- वाडीनार के एस पी एम पर प्राप्त स्थिति के अनुसार एस पी एम सुविधा का नेमी अनुरक्षण, जो दिन में ही संभव है, के लिए वर्ष में एक तथा डेढ़ माह लग जाता है।
- नौभार प्रकार के कारण तथा निस्सारण परिचालन के दौरान विभिन्न परिचालनात्मक, समुद्री, तथा सुरक्षा मामलों के कारण छेनेवाली रूकवट के मद्देनजर इसकी सीमाएं छे जाती हैं।

अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने यह तर्क दिया है कि 70% उपयोग-संबंधी मानक तथा अधिकतम क्षमता के परिकलन हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित कामकाज के 365 दिन x 24 घंटे एस पी एम सुविधा के संबंध में लागू नहीं किया जा सकता। सभी एस पी एम प्रचालन पर तत्संबंधी क्षमता अधिकल्पित क्षमता के 40% से 50% तक के दायरे में हैं।

- इसके अलावा मज्जापत्तनों के एस पी एम को रिफ़ाइनरी की क्षमता द्वारा सीमित कर दिया गया है। इस दावे के समर्थन में वाडीनार में एस्सार, आई ओ सी एल तथा कोचीन पोर्ट ट्रस्ट में बी पी सी एल द्वारा परिचालित एस पी एम का उदाहरण प्रस्तुत किया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट का मानना है कि आगामी एस पी एम सुविधाएं केवल एक ही रिफ़ाइनरी का पोषण कर सकती हैं।
- 19 किमी लंबी पाइपलाइन में विशिष्ट गुणवत्तायुक्त क्रूड का एक बड़ा हिस्सा निहित होगा। यह बताया गया है कि अलग प्रकार के नौभार हेतु पाइपलाइन बनाना परिचालन तथा किफायत की दृष्टि से अव्यवहार्य नहीं होगा। यहां तक कि एस्सार ने भी पुष्टि की है कि पाइपलाइन की लंबाई बढ़ाने पर औसत प्रहस्तन दर कम हो जाएगा।

पोर्ट ने अधिकतम क्षमता 12 एम टी पी ए पर स्थिर कर दी है परंतु यह प्रस्ताव दिया है कि जब भी प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात अद्यतन टैरिफ परिकलन टैरिफ आवरण में कल्पित क्षमता से अधिक हो तो टैरिफ की समीक्षा की जाए।

(ग). अद्यतन टैरिफ के निर्धारण में अधिकतम क्षमता एक जटिल कारक है और यदि अद्यतन दर के निर्धारण हेतु विभिन्न कल्पित पैरामीटरों, जिसके आधार पर टैरिफ का नियतन किया जाता है, को परवर्ती चरण में विकसित किया जाए तो परिचालन को अनभिप्रेत लाभ मिल सकता है। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए तथा एस पी एम हेतु अलग से कोई मानक न होने के कारण नौबहन मंत्रालय से हमारे दिनांक 6 दिसम्बर 2010 के पत्र द्वारा यह अनुरोध किया गया कि पोर्ट द्वारा क्षमता निर्धारण के संदर्भ में बताई गई बाधाओं को ध्यान में रखकर कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित मार्गदर्शिकाओं से हुए विचलन की जांच की जाए। एस पी एम पर वास्तविक नौभार टैरिफ के निर्धारण हेतु सुविचारित क्षमता से अधिक बढ़ जाने की स्थिति में अद्यतन टैरिफ की समीक्षा किए जाने हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव को भी विशेष रूप से दर्शाया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा क्षमता-निर्धारण के संदर्भ में मार्गदर्शिकाओं से विचलन होने के मामले पर मंत्रालय से कोई विशिष्ट सलाह या प्रतिकूल टिप्पणी हमें प्राप्त नहीं हुई है। किन्तु, पी पी पी परियोजना की समीक्षा करने के लिए अलग से बुलाई गई एक बैठक में मंत्रालय ने यह बताया है कि कच्छ की खाड़ी में एस पी एम सुविधा एक सम्मानजनक परियोजना है जिसे तत्काल कार्यान्वित करना चाहिए। इस परिप्रेक्ष्य में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथानिर्धारित 12 एम टी पी ए तक की अधिकतम क्षमता पर विचार करते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट में एस

पी एम हेतु अद्यतन टैरिफ पर कार्यवाही की जा रही है जो इस प्रक्रिया में ध्यान में रखी गई अधिकतम क्षमता से संभाले गए वास्तविक यातायात के बढ़ जाने की स्थिति में समीक्षा के अधीन होगी। पोर्ट ने उस समय टैरिफ की समीक्षा हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस संदर्भ में पोर्ट द्वारा जारी किए जानेवाले आर एफ पी दस्तावेज तथा सफल बोलीकर्ताओं के साथ हस्ताक्षरित बी ओ टी करार में एक समुचित खंड को समाविष्ट करने की सलाह दी गई है। यह कदम सुसंगत है कि कंडला पोर्ट में तुणा के निकट टेकरा के निकट शुष्क थोक टर्मिनल हेतु अद्यतन टैरिफ के मामले में तत्समान पद्धति ही अपनाई गई थी।

(v). पूंजीगत लागत:

- (क). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिका में मुख्यतः सिविल संकर्म तथा विभिन्न जौभार प्रदस्तन सुविधाओं की सूची दर्शाई गई है। एस पी एम प्रचालन के लिए अलग से कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित एस पी एम हेतु सिविल संकर्म, कूड का भंडारण आदि परिकल्पित नहीं किया गया है। कूड तेल टर्मिनल (सीओटी) पर भंडारण सुविधा को पोर्ट की सीमा से बाहर रखा जाना प्रस्तावित है। ऐसा होने के कारण ही पूंजीगत लागत में सिविल लागत, कूड तेल टर्मिनल लागत आदि शामिल नहीं हैं।
- (ख). उपकरण के संबंध में पोर्ट एस पी एम टर्मिनल तथा पाइपलाइन के लिए निवेश करेगा।

भावी बोलीकर्ताओं ने यह संप्रेक्षण प्रस्तुत किया है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मूल प्रस्ताव में प्राक्कलित पूंजीगत लागत कम बताई गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्राक्कलन पर पुनर्विचार किया है तथा एस्सार की परियोजनाओं में से एक परियोजना की एकल-दरें प्राप्त कर उसके आधार पर पाइपलाइन की लागत संबंधी प्राक्कलन को संशोधित किया है। पोर्ट ने पुष्टि की है कि पोर्ट की सीमाओं से बाहर आनेवाले पाइपलाइन के हिस्सों से संबंधित पूंजीगत लागत, जिसे मूल प्रस्ताव में विचार किया गया था, उसे संशोधित पूंजीगत लागत में से छोड़ दिया गया है। चूंकि प्राक्कलन संबंधी मूल दर वर्ष 2008 से संबंधित है, अतः वर्तमान बाजार दर को प्रतिबिंबित करने के लिए पूंजीगत लागत को अद्यतन करते हुए 5.3% की वार्षिक वृद्धि की गई है। एस पी एम की लागत के लिए साध्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए प्राक्कलन को आधार के रूप में माना गया तथा अद्यतन पूंजीगत लागत तक लाने के आशय से 5.3% की वार्षिक वृद्धि की गई है।

पूंजीगत लागत संबंधी प्राक्कलन को प्रमाणिक बनाने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किए जाने बावजूद कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बजट कोटेशन दर संबंधी विश्लेषण आदि के रूप में कोई समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित पूंजीगत लागत को ही आधार माना गया है।

- (ग). तरल प्रदस्तन टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों को अपनाते हुए उपकरण-लागत की 5% तक विविध लागत प्राक्कलित की गई है।
- (घ). मार्गदर्शिका में निर्धारित मानकों के अनुसार प्राक्कलित पूंजीगत लागत के 16% तक नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का प्राक्कलन किया गया है।

(vi). परिचालन लागत

- (क). पोर्ट ने प्रारंभ में उर्जा लागत का प्राक्कलन किया था जिसमें उर्जा की खपत के संबंध में किसी भी प्रकार का परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को सलाह दी गई कि अन्य एस पी एम प्रचालन, खासकर वाडीनार प्रभाग में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा परिचालित एस पी एम की उर्जा की वास्तविक खपत के संदर्भ में उर्जा लागत के प्राक्कलन का औचित्य प्रस्तुत करें। हमारे आग्रह पर पोर्ट ने इस प्राक्कलन का पुनर्वलोकन किया कि उर्जा तथा ईंधन लागत प्रस्तावित एस पी एम को लागू नहीं होते क्योंकि यह सौर उर्जा द्वारा उत्पन्न स्व-निहित उर्जा का उपयोग करता है।
- (ख). मार्गदर्शिका में निर्धारित मानकों के अनुसार यांत्रिक तथा विद्युत उपकरणों की मरम्मत एवं अनुरक्षण पर 2% की लागत का प्राक्कलन किया गया है और प्रत्येक स्थायी परिसंपत्तियों की बीमा लागत तथा अन्य व्ययों पर 1% का प्राक्कलन किया गया है।
- (ग). वर्ष 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिका का खंड 3.5.3. यह स्पष्ट करता है कि कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सीधी रेखा पद्धति (एस एल एम) को अपनाकर मूल्यवृद्धि का परिकलन किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने परिशोधित प्रस्ताव में 10.34% की मूल्यवृद्धि दर को मार्गदर्शिका के अनुरूप बताते हुए अपनाया है।
- (घ). अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिका में संबंधित पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान में निर्धारित किए गए दरों पर आधारित पोर्ट की परिसंपत्तियों के लिए अनुवृद्धि-शुल्क के प्राक्कलन की आवश्यकता होती है। पोर्ट ने किसी भी सुविधाग्राही को भूमि आबंटन करने से संबंधित प्रस्ताव नहीं किया है क्योंकि इसका मानना है कि भूमि पर आधारित विकास पोर्ट के अधिकार-क्षेत्र में नहीं आता। फिर भी कंडला पोर्ट ट्रस्ट 19 कि.मी. लंबी पाइपलाइन अर्थात् पोर्ट जल-क्षेत्र में एस पी एम से लेकर पोर्ट क्षेत्र में आनेवाली भूदृश्य-बिंदु तक के मार्गाधिकार प्रभार का प्राक्कलन किया है। मार्गाधिकार प्रभार के प्राक्कलन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कच्चे भूखंड संबंधी खुली जगह हेतु वर्तमान दर-मान में रु.10.50 प्रति वर्ग मीटर

प्रतिमाह अनुवृत्ति - शुल्क की दर को मूल रूप में अपनाया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संशोधित प्रस्ताव में प्राक्कलन में आशोधित किया है तथा रु. 0.75 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह के यूनिट दर को अपनाते हुए उसे कम कर दिया है। यह समझा जाता है कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा लागू की गई अनुवृत्ति - शुल्क की संशोधित यूनिट-दर कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान में निर्धारित तुणा में अवस्थित खुली जगह की उस यूनिट-दर पर आधारित है जिसे तुणा में स्थित टेकरा के शुष्क थोक नौभार हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारण के मामले में ध्यान में रखा गया था।

यह कहना सुसंगत है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंडला पोर्ट ट्रस्ट की वर्तमान दर-मान में जल-क्षेत्र के लिए कोई भी मार्गाधिकार प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है। वर्ष 2004 में सरकार द्वारा जारी की गई भूमि-नीति मार्गदर्शिका पोर्ट के वह जल-क्षेत्र जिसे प्राइवेट फ्लक्कर के उपयोग करने हेतु अनुवृत्ति दी जाती है उसके लिए अपनाई जानेवाली दरों के बारे में स्पष्ट नहीं है। विभिन्न महापत्तनों में जल-क्षेत्र संबंधी दरों को लागू करने के मामले में कोई समानता नहीं है। यह मामला हमारे पत्र सं.टैम्प/57/2008-एम ओपीटी दिनांक 9 जून, 2010 द्वारा नौबहन मंत्रालय को भेजा गया है तथा मंत्रालय के प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित किया गया परिशोधित मार्गाधिकार प्रभार ध्यान में लिया गया है।

(च) एस पी एम पर कूड प्रहस्तन हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राक्कलित कुल परिचालन लागत रु. 8917 लाख है जिसे अद्यतन टैरिफ का निर्धारण करने हेतु ध्यान में लिया गया है।

(vii). (क) एस पी एम प्रचालन से रु. 18861 लाख की कुल वार्षिक राजस्व की आवश्यकता प्राक्कलित की गई जो रु. 9944 लाख प्राक्कलित पूंजीगत लागत तथा रु. 8917 लाख की प्रचालन लागत पर कुल 16% का प्रतिलाभ दर्शाता है।

(ख). प्राक्कलित राजस्व की संपूर्ण आवश्यकता को प्रहस्तन प्रभार से वसूल किया जाना प्रस्तावित है। तदनुसार 12 एम टी पी ए की अधिकतम क्षमता के ऊपर रु. 18861 लाख की लागत की प्राक्कलित वार्षिक राजस्व की पूर्ति करने के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रस्तावित रु. 157 प्रतिटन का समेकित प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किया गया है।

पोर्ट ने विशेष सलाह के बावजूद मिश्रित प्रहस्तन दर में समाविष्ट सेवाओं को सूचीबद्ध नहीं किया है। एक टिप्पणी यह बताने के लिए जोड़ी गई है कि जलयान/टैकर से नौभार का अभारण, पाइपलाईन (पोर्ट की सीमाओं के अन्दर) द्वारा छोनेवाले परिवहन, भरणघाट प्रभार और एस पी एम प्रचालक द्वारा मुहैया करवाई गई अन्य सभी सहबद्ध सेवाओं के लिए एस पी एम पर कूड प्रहस्तन से संबंधित रु. 157 प्रति टन का प्रहस्तन प्रभार है।

viii) दिनांक 31 मार्च, 2005 को अधिसूचित टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 4.3 में निहित की गई सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार पीओएल सहित कूड का प्रहस्तन किसी तटीय रियायत का पात्र नहीं है। अतः पोर्ट ने तटीय प्रवर्ग संबंधी प्रहस्तन प्रभार में उचित रूप से कोई रियायती टैरिफ संबंधी प्रस्ताव नहीं किया है।

ix) चूंकि जलायन संबंधी प्रभार का उद्ग्रहण रियायतग्राही के क्षेत्राधिकार में नहीं आता है। अतः रुपये के अर्थ में डॉलर का परिवर्तन, विनियम दर का पुनरीक्षण, विदेशी का तटीय जलयान से परिवर्तन संबंधी मानदंड, जलयान संबंधी प्रभारों के प्रयोजनार्थ जलयान संबंधी प्रास्थिति की गणना करने हेतु टिप्पणी (i), (ii) तथा (iv) में प्रस्तावित शर्तों को समाविष्ट करना सुसंगत नहीं पाया गया। चूंकि तटीय जलयानों के लिए कोई तटीय रियायत परिकल्पित नहीं की गई है, और जलयानों संबंधी सभी प्रभार कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वसूले जायेंगे अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित की गई विदेशगामी तथा तटीय जलयान संबंधी परिभाषाएं और तटीय जलयान के लिए जलयान संबंधी प्रभारों में 60% रियायत सुसंगत नहीं पायी गयी इसलिए दरों के मान में जोड़ नहीं गई है। सुसंगत पोर्ट अधिनियम के अनुसार पोर्ट क्षेत्र संबंधी परिभाषा होगी। अतः कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उक्त उल्लिखित परिभाषा तथा शर्तों को एस पी एम सुविधा संबंधी दरों के मान में समाविष्ट नहीं किया गया है।

x) वर्ष 2005 की मार्गदर्शिकाओं में नियत और अन्य महापत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान में समान रूप से निहित कुछ सामान्य शर्तों, जैसे प्राइवेट टर्मिनल प्रचालक को आरोग्य सुसंगत स्तर के बाद विलंब हेतु उपयोक्ता से प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा, उन्हें एस पी एम सुविधा संबंधी अद्यतन टैरिफ अनुसूची में जोड़ा गया है।

xi) पोर्ट द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकताएं जिसमें यह विलंबित संवय/प्रतिपाय को 14.75 पर ब्याज को आंशिक रूप से आशोधित किया जाना यह बताने के लिए विनिर्दिष्ट किया गया कि अन्य महापत्तन न्यासों की अद्यतन टैरिफ अनुसूची में यथा निहित शास्ति के दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा धाबित मूल ऋण दर से 2% अधिक होंगे। बिल के सकल योग को पूर्णांकित करने से संबंधित अन्य शर्तें दरों के मान में निहित दरों उच्चतम सीमा पर पोर्ट को दरों का मान बुद्धिसंगत बनाने में समर्थ बनाता है ताकि उपयोक्ताओं को राहत मिल सके, अन्य अग्रवर्ती मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा निम्नतर को अधिसूचित करना और शर्तों की बुद्धिसंगत व्याख्या अनुमोदित है अतः इस मामलों में भी अनुमोदित है।

xii) महा पत्तनों में पी पीपी परियोजनाएं स्थापित करने से संबंधित अद्यतन टैरिफ हेतु फरवरी 2008 की मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.2 के अनुसार निहित किए जाने वाले अद्यतन टैरिफ आवरण अगले पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट ट्रस्ट की तत्समान प्रहस्तन सुविधाओं के लिए बोली किए गए सभी परियोजनाएं को लागू होगा। यह अभिज्ञात होना चाहिए कि इस तात्कालिक मामले में स्थापित अद्यतन टैरिफ मुख्यतः पैरामीटरों पर तथा किसी एस पी एम प्रचालनों के लिए उपलब्ध किसी मानक के अभाव में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत पूंजीगत लागत

पर पर निर्भर है। मंत्रालय द्वारा एस पी एम टर्मिनल के मानक गठित किए जा रहे हैं। यदि कंडला पोर्ट ट्रस्ट अगले पांच वर्षों के दौरान पोर्ट में तत्समान प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अन्य कोई परियोजना बोली नियंत्रित करवाना परिकल्पित करता है तो यह परामर्श दिया जाता है कि वह इस संबंध में मंत्रालय द्वारा निहित मानक/मार्गदर्शिकाएं (भावी) पर आधारित अद्यतन टैरिफ निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करें।

- 15.1 मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार, टैरिफ आवरणों की मुद्रास्फीति में सूचीबद्ध किया जाएगा परन्तु वह केवल जनवरी, 2008 से सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी मध्य होनेवाले थोक मूल्य सूचक (डब्ल्यूपीआई) में अंतर के 60% की सीमा तक ही होगा। टैरिफ आवरणों के ऐसे स्वतःसमायोजन प्रतिवर्ष होंगे और समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगे। इस तात्कालिक मामले में और परिचालन लागत की स्काई दर को चूंकि पूंजीगत लागत और परिचालन लागत की स्काई दर को अद्यतन टैरिफ परिकलन में ध्यान में रखा गया, जैसा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बताया गया है, वह वर्ष 2011 से संबंधित है, 1 जनवरी 2011 से प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन हेतु आधार डब्ल्यू पी आई निहित करने के लिए ध्यान में लिए जाना उचित और सुसंगत होगा।
- 15.2 मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.9.1 और 2.9.2 यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व प्राइवेट प्रचालक मूल्य पतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अधीन यथापेक्षित अनुमोदित उच्चतम दरों से निहित दरों के और शर्तों के विवरण की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का संपर्क करें।
- 15.3 मार्गदर्शिकाओं के खंड 3.8.5 के अनुसार दरों के मान और सोपाधिकताओं के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन के संबंध में यदि कोई प्रश्न खड़ा होता है तो मामला इस प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और इस संबंध में उसका निर्णय प्रचालन को आबद्धकारी होगा।
- 15.4 परियोजना के निष्पादन मानक बोली संबंधी दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दर्शाए जाएं। प्राइवेट प्रचालक से अपेक्षित है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायती करार में दर्शाए गए निष्पादन मानक के अनुसार निष्पादन करें। जैसाकि पहले बताया जा चुका है कंडला पोर्ट ट्रस्ट बोली दस्तावेज के साथ-साथ रियायती करार में यह स्पष्ट रूप से दर्शाए कि प्राइवेट प्रचालक को केवल एक जलयान अभारक काम पर लगाने की अनुमति है।
- 15.5 इस प्राधिकरण द्वारा प्राइवेट प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन को मानीटर किया जाएगा यदि सेवा की गुणवत्ता से संबंधित कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अपना निर्णय अग्रेषित करेगा। यदि प्राइवेट प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो कंडला पोर्ट ट्रस्ट सुसंगत रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई प्रारंभ करेगा।
- 15.6 टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अंदर प्राइवेट प्रचालक पूर्वगामी तीन माहों के दौरान टर्मिनल की भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन से निहित रिपोर्ट कंडला पोर्ट ट्रस्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।
- 15.7 एस पी एम टर्मिनल की अधिकतम क्षमता पर निर्भर रहत हुए इससे पहले बताए जा चुके कारणवश 12 एम टी पी ए अद्यतन टैरिफ नियतन किया गया है। यह प्राधिकरण पुनः एक बार यह स्पष्ट करता है कि अभी नियत किए गए अद्यतन टैरिफ आवरण रियायती अवधि के दौरान किसी भी समय पुनरीक्षण के अधीन रहेंगे और यदि यह पाया जाता है कि संभाला गया वास्तविक यातायात इस प्रक्रिया में निर्धारित अधिकतम क्षमता से अधिक है तो तदनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट को स्थिति को मानीटर करने और समुचित समय पर टैरिफ को पुनः स्थापित करने हेतु उचित प्रस्ताव पक्षित करने का परामर्श देता है।
16. परिणामस्वरूप, और ऊपर बताए गए कारणवश तथा सामूहिक मत के उपयोग के आधार पर यह प्राधिकरण कच्छ की खाड़ी में एस पी एम - सुविधा हेतु टैरिफ आवरण, अनुबंध-1 के रूप में संलग्न, को अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th February, 2011

F. No. TAMP/15/2010-KPT.—in exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for setting upfront tariff for SPM facility in gulf of Kutch at Kandla Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the order appended hereto.

कंडला पोर्ट ट्रस्ट**कच्छ की खाड़ी में वीरा के निकट एकल पोर्ट नौबंद हेतु अद्यतन टैरिफ अनुसूची****1. सामान्य शर्तें**

(i) विलंबित संदाय/प्रतिपाय संबंधी ब्याज

(क) उपयोक्ता को इस दरों के मान के अधीन विलंबित संदाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित प्रतिपाय पर शास्तिक ब्याज देना होगा।

(ख) शास्तिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के मूल ऋण दर से 2% अधिक होगी।

(ग) प्रतिपाय संबंधी विलंब की गणना केवल सेवा समाप्ति अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज के प्रस्तुतीकरण की तारीख, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों से की जाएगी।

(घ) उपयोक्ता द्वारा संदाय में विलंब की गणना केवल टर्मिनल प्रचालक द्वारा बनाए गए बिल की तारीख के बाद 10 दिनों से की जाएगी। किन्तु यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहाँ मछ पतन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा निबन्ध और/अथवा दरों के मान में शर्त के रूप में सेवा लेने के पूर्व संदाय किया जाना है।

ii) परिकल्पित किए गए सभी प्रभारों को बिल के सकल योग में अगले उच्चतम रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।

iii) देयराशि के परिकल्पनार्थ वजन की इकाई 1 टन अथवा 1,000 कि.ग्रा होगी, आयतन मापन की इकाई 1 घनमीटर होगी, और थोक मेंतरल

संबंधी क्षमता मापन की इकाई 1,000 लीटर होगी।

(क) दरों के इस मान में विहित दरें उच्चतम सीमा है इसी प्रकार छूट तथा कटौती निम्नतम सीमा है। प्रचालक चाहे तो वह निम्नतम दर प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतम छूट तथा कटौती की अनुमति दे सकता है।

iv) (ख) परिचालक, यदि चाहे तो वह भी दर-मान में निर्धारित की गई दरों की प्रयोज्यता को शासित करनेवाली विहित सोपाधिकताओं की बुद्धिसंगत व्याख्या कर सकता है, यदि ऐसी व्याख्या से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो तथा दर-मान में निर्धारित इकाई-दरें उच्चतम सीमा से अधिक न हो। बशर्ते कि परिचालक सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरें और/या ऐसी दरों को शासित करनेवाली सोपाधिकताओं से संबंधित बुद्धिसंगत व्याख्या अधिसूचित करें/या बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टैरिफ द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हो।

v) किसी एक मप के आयतन या क्षमता से संबंधित सकल तौर अथवा माप की गणना करते समय 0.5 तक के विखंडन को 0.5 इकाई तथा 0.5 तथा उससे ऊपर के विखंडन को एक इकाई, जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो उसे छोड़कर, माना जाए।

vi) उपयोगिता समुचित स्तर से परे हुए विलंब हेतु प्रभारों का संदाय अपेक्षित नहीं होगा, जो टर्मिनल प्रचालकों को है।

2. समेकित प्रहस्तन प्रभार

क्रम सं.	विवरण	प्रति मे.टन दर (रु.)
1.	मिश्रित प्रहस्तन	8917

टिप्पणी:

i). उपरोक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार, जलयानों/टैंकर पाइपलाइन के द्वारा (पोर्ट की सीमा के अंदर) वहन किए गए भरणघाट प्रभार तथा प्रचालकों द्वारा प्रदान की गई अन्य कोई संबद्ध सेवाएं हेतु एक मिश्रित दर है।

ii). एस पी एम पर प्रहस्तन किया गया कूड का वास्तविक टन भार पर मिश्रित प्रहस्तन प्रभार उदग्रहीत किया जाएगा।

iii). पोर्ट द्वारा पर उपलब्ध कराई गई जलयानों से जुड़ी सेवाओं के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान में समय-समय निर्धारित की गई दरों के अनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जलयानों से जुड़े निम्नलिखित प्रभार की उदग्रहीत किए जाएंगे:

- पोर्ट देय
- पोतचालन शुल्क
- पोतचालक परिचर्या शुल्क
- नौबंद प्रभार
- लंगरगाह संबंधी प्रभार
- कर्षनीका किराया प्रभार

iv) टैरिफ आवरण मुद्रास्फीति में सूचीबद्ध होगा परंतु वह 1 जनवरी 2010 और सुसंगत वर्ष की 1 जनवरी के मध्य आनेवाले थोक मूल्य सूची (डब्ल्यू पी आई) में अन्तर के 60% की सीमा तक ही रहेगा। टैरिफ आवरण के ऐसे स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जाएंगे तथा समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/15/2010-KPT****Kandla Port Trust**

....

Applicant**ORDER****(Passed on this 18th day of January, 2011)**

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of the upfront tariff for setting up Single Point Mooring (SPM) and allied facilities in Gulf of Kutch at the Kandla port.

2.1. The KPT had initially filed the proposal vide its letter dated 28 February 2010 for fixation of upfront tariff for setting up Single Point Mooring (SPM) by following the norms applicable for liquid bulk terminal.

2.2. However, the capacity of the SPM, which is one of the main components, was not assessed as per the norms prescribed for liquid terminal nor was the basis of capacity assessment explained in the proposal. In view of the gaps noticed in the proposal, the KPT was requested, vide our letter dated 19 March 2010, to furnish clarification on a few points and to justify all the other parameters such as productivity rate, capacity, power consumption, other cost, etc., adopted in the proposal with reference to actual operations of SPM at Vadinar in KPT and also with reference to SPM facility at Cochin by BPCL and other SPM facility at Paradip Port Trust for last three years.

3.1. The guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports announced by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008 which was notified by this Authority vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. on 26 February 2008 do not contain any separate norms for SPM operations.

3.2. The matter was, therefore, referred to the Ministry of Shipping (MOS) vide our letter dated 19 March 2010 seeking advice whether in absence of norms, fixation of upfront tariff for SBM operations can be based on the parameters applicable for liquid bulk handling and with reference to the actual SBM operations carried out at the KPT and other Major Port Trusts viz. Cochin Port Trust and Paradip Port Trust

3.3. In response, the MOS vide letter dated 9 June 2010 has informed that Indian Maritime University (IMU) has been engaged to examine the proposal of KPT for fixation of upfront tariff for SPM operations and to furnish their recommendations. In the mean while, the MOS, as an interim measure, agreed to the suggestion made by TAMP and directed this Authority to undertake the fixation of upfront tariff for SPM based on the parameters applicable for liquid bulk handling with reference to SPM operation carried out at the KPT (Vadinar Division), Cochin Port and Paradip Port Trust till the guidelines for SPM terminals are finalised.

3.4. The decision of the MOS was conveyed to the KPT with an advise to furnish a comprehensive proposal for fixation of the upfront tariff for SPM facility vide our letter dated June 2010 in line with the advise rendered by the MOS.

4.1. In this backdrop, the KPT under cover of its letter dated 26 October 2010, has filed a revised proposal along with clarifications sought by us on few points vide our letter dated 19 March 2010. It has also furnished a comparative statement showing parameters of the SPMs in operation at Vadinar Division of KPT and other SPMs in operation and the subject SPM.

4.2. The clarifications sought by us vide letter dated 19 March 2010 and the gist of the reply furnished by the KPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Clarification sought	Reply of the KPT
(i).	(1). The capacity of the SPM facility at 9 MMTPA is not assessed following the norms prescribed in the guidelines for liquid bulk terminal supposedly to be	(a). The KPT at one place has stated the handling rate in case of this project is not the basis for assessing the capacity. However, in the capacity calculation

	<p>followed by the port. The handling rate adopted for capacity assessment may be indicated explicitly.</p> <p>(2). The guidelines prescribe 70% utilisation norm which works out to 255 days in a year. Justify the reasons for scaling down the working days to 120 for assessment of capacity as against the norm of 255 working days.</p> <p>(3). Also, furnish detail working of capacity assessment and deviation, if any, from the norms prescribed in the guidelines along with justification.</p>	<p>furnished by them, it has considered the handling rate of crude prescribed in the guidelines for liquid bulk terminal.</p> <p>(b). It has further stated that the typical size of modern refinery is around 9 MTPA. Lack of precedence regarding use of SPM by more than one refinery and as a SPM is usually a captive facility, the optimal capacity of the SPM considered at 9 MTPA as assessed in the Feasibility Report.</p> <p>(c). With regard to the number of days for which the SPM would be operational, the port has clarified that considering the annual throughput of 9 MTPA and handling rate of 5000 tonnes per hour, SPM would be operational for 120 days in a year.</p> <p>(d). Clause 2.7.1. of the Upfront tariff guidelines provides for review of tariff caps once in five years to adjust for any extraordinary events that could not have been foreseen by a prudent person. Citing this clause, the KPT has submitted that in case of variation in the actual traffic handled vis-à-vis the capacity assumed at 9 MTPA, correction in the tariff caps can be made later to neutralize the impact of variance in the projected capacity and actual traffic.</p>
(ii).	<p>The Feasibility Report relied upon by the port for estimation of power cost does not contain any basis or analysis done by the port for estimating this cost element.</p> <p>The estimation of power and fuel cost at Rs.465 lakhs may be justified with reference to detailed analysis of consumption of power and fuel with reference to the facility / service likely to be offered and also with reference to the actual power and fuel consumption at the SBM facility being operating at the Vadinar division in Kandla Port.</p>	<p>(a). As per the guidelines of TAMP for fixation of tariff for Liquid Bulk Terminal, the norm for power consumption is 2.4 lakhs units / annum / hectare.</p> <p>(b). As the Crude Oil Terminal (COT) would be outside the port limits, there would be no land based developments within port. Considering that the norms based on per hectare cannot be applied. In view of that for the SPM operation, cost assessed in the feasibility report which is inclusive of the power and fuel cost is considered.</p> <p>(c). It has submitted that it could not get the details of actual power and fuel consumption and cost details of the SBM facility at the Vadinar division in Kandla Port and from the Cochin Port.</p>
(iii).	<p>Justify all the parameters such as productivity rate, capacity, power consumption, other costs, etc., adopted in the upfront tariff setting proposal with reference to the actual operation of SPM at the Vadinar division in the KPT and also with reference to SPM facility at the Cochin Port Trust recently installed by the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL-KRL) and at other SPM facility at Paradip Port Trust for last three years.</p>	<p>A statement giving comparative details of the technical and financial aspects of the SPM operation of the subject facility and the facility at Vadinar division of the KPT, Essar-Vadinar and COPT facility is furnished.</p>

(iv).	Please clarify whether the water front royalty charges considered by KPT in the operating cost is akin to license fee. If so, explain whether the lease rent of waterfront area is approved by this Authority in its land schedule and whether the Government guidelines on land policy matters permit the port to levy charges for lease on waterfront area.	In the revised proposal, lease rent for water front is not considered.
(v).	The port has proposed to levy miscellaneous charges at Rs.8 per metric tonne. Please state explicitly the services for which the proposed miscellaneous charges would be levied.	Miscellaneous charges has been excluded and only the rate of handling charges of Rs.149 per tonne is proposed.

4.3. The synopsis of the comparative statement furnished by the KPT and the remarks of the port thereon are tabulated below for some of the main parameters:

Sl. No.	Details	Subject proposal	Vadinar division	Kochi	Essar-Vadinar	Remarks
(i).	Designed capacity	--	36.4 MMTPA	--	27 MMTPA	The subject SPM and the Kochi SPM are comparable.
(ii).	Crude handled at SPM	9 MMTPA as per the feasibility report	14.6 MMTPA (as per the designed capacity and utilization)	9 MMTPA	14 MMTPA (as per the information provided by the ESSAR)	
(iii).	Capacity utilisation	--	40%	30%	52%	The range of capacity utilization is 30% to 50% which may be considered as bench mark for estimating the days of operation of SPM.
(iv).	Handling rate per hour	5000 tonnes per hour	7500-9000 KLs/hr.	8250 m3/hr.	10,000m3/hr or 10 kgf/cm2	---
(v).	Days of operation	120	150	110	225	For subject proposal, working days is assumed in line with the position obtained at SPM operated in COPT.

5. The main highlights of the revised proposal are as follows:

- (i). The port has mainly relied upon the Feasibility Report prepared in March 2004 for proposing the subject upfront tariff.
- (ii). The port has considered the estimated annual throughput of the proposed SPM at 9 MMTPA which is considered as the optimal capacity of the SPM. Assuming 9 MMTPA as the optimal capacity, the port has derived the other parameters and furnished the following calculation:

Sl. No.	Particulars	VLCC vessel	Suez vessel
(i).	Carrying capacity	285000 tonnes	152000 tonnes
(ii).	Turnaround time	66 hrs	40 hrs
(iii).	Discharge rate	5000 tonnes per hour	5000 tonnes per hour

(iv).	Total turnaround time	$285000/66 = 4318 \text{ tonnes / hr}$	$152000/40 = 3800 \text{ tonnes / hr}$
(v).	Daily discharge rate	$4318 \text{ tonnes} * 24 = 103636 \text{ tonnes}$	$3800 \text{ tonnes} * 24 = 91200 \text{ tonnes}$
(vi).	Annual discharge rate	$103636 * 365/10,00,000 = 37.52868 \text{ tonnes i.e. } 37.83 \text{ MT}$	$91200 * 365/10,00,000 = 33.288 \text{ tonnes i.e. } 33.3 \text{ MT}$
(vii).	70% optimal utilization	$37.83 * 0.7 = 26.5 \text{ MT}$	$33.3 * 0.7 = 23.3 \text{ MT}$
(viii).	Operation of berthing only during day. Effective time available is 18 hrs i.e. 75% of the total day since berthing can be done only from 0530 hrs to 1600 hrs. (Un-berthing can, however, be done during night hours also.	$26.5 * 0.75 = 19.86 \text{ MT}$	$23.3 * 0.75 = 17.48 \text{ MT}$
(ix).	Due to above constraints and because of monsoons, winds & navigational restrictions and due to higher down time for repairs & maintenance capacity utilization is in the range of 45% to 50% due to interruptions.	$19.86 * 0.5 = 9.93 \text{ MT}$	$17.48 * 0.5 = 8.74 \text{ MT}$

(iii). Capital Cost:

The total capital cost is estimated at Rs.43890 lakhs as estimated in the original proposal. The capital cost estimation primarily includes the SPM and the pipelines and the breakup is tabulated below:

(Rs. in lakhs)		
Sr. No.	Group	Amount
(i).	Cargo handling equipment (as per feasibility report)	
	(a) SPM facility	14823
	(b) On shore pipelines	26977
	Sub-total	41800
(ii).	Miscellaneous (5% of above)	2090
	Total	43890

Civil structure is not envisaged for the proposed facility.

(iv). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost.

(v). Annual Operating Cost:

(a). Power and fuel:

- The COT would be outside the port limits. As no land allotment is envisaged for the proposed SPM terminal, hectare based norm for estimating power and fuel cost are not relevant.
- In this case only the SPM would require fuel and power. The power and fuel cost for the SPM is estimated at Rs.2.50 lakhs per day as per the feasibility report of March 2004 is taken as the base. Considering that the SPM would begin its commercial operations in the year 2014, the cost estimated in the feasibility report is escalated at 5% p.a. and the power and fuel cost is arrived at Rs.3.38 lakhs per day.

- Accordingly, the power and fuel cost for the SPM facility is estimated at Rs.465 lakhs considering 120 operational working days in a year.

(b). Repairs and Maintenance

Repairs and maintenance for civil works is not estimated as no civil structures are envisaged for the facility. Adopting the norms in the guidelines prescribed for liquid terminal, repairs and maintenance on mechanical and electrical equipments is estimated at 2% of total capital cost.

- (c). Insurance cost, depreciation and other expenses are estimated adopting the norms prescribed for liquid bulk terminal.
- (d). Based on our query raised vide letter dated 19 March 2010, the license fee for water front area earlier considered by the port in the annual operating cost is deleted in the revised proposal. The port has, however, included way leave charges in the revised proposal.

The way leave charges are estimated for 19000 meters length of pipeline from SPM facility to Land Fall Point (LFP) applying the rate of Rs.10.5 per sq. mtr. per month citing that it is as per the Scale of Rates of the KPT. (It is to state that the existing Scale of Rates of the KPT approved by this Authority does prescribe any way leave charges.) The way leave charges is estimated at Rs.47.9 lakhs per year.

- (e). The total operating cost estimated by KPT is tabulated below:-

Sl. No.	Description	Basis	Rs. in lakhs
(i).	Power and fuel consumption	As per feasibility report	465
(ii).	Repairs and Maintenance of cargo handling equipments	As per the norms (2% of Rs.438.90 crores)	878
(iii).	Insurance	As per norm (1% of Rs.438.90 crores)	439
(iv).	Depreciation	10% of Rs.438.90 crores	4389
(v).	Way leave charges	As per existing SOR	48
(vi).	Other expenses	As per norms 1% of Rs.438.90 crores	439
Total			6658

- (vi). Estimated Annual Revenue Requirement (ARR) is as follows:

Sl. No.	Description	Rs. in lakhs
(i).	Total annual operating cost	6658
(ii).	16% Return on Capital Cost of Rs.43890 lakhs	7022
Annual Revenue Requirement		13680

- (vii). Considering the estimated ARR of Rs.13,680 lakhs and the optimal capacity at 9 MTPA, the composite tariff for handling crude at the SPM facility is arrived at Rs.152 per metric tonne.

The KPT has submitted that of the total length of the pipeline of 19.5 kms running from the SPM to the COT which is considered in the estimation, 0.5 km of the pipeline would be beyond the port limits. In other words, 98.3% of the total length of the pipeline would be within the port limits. In view of that the port has proportionately reduced the tariff to the extent pipeline falling beyond its jurisdiction and has finally proposed the composite handling rate of Rs.149 per metric tonne.

6. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal received from the KPT was circulated to the users / prospective applicants (as forwarded by the KPT) for seeking their comments by 26 November 2010. No comments are received from the users/ prospective applicants.

7. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish information/clarifications on various points vide our letter dated 18 November 2010. The KPT vide its e-mail dated 29 November 2010 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from KPT
(i).	The port seems to have mainly relied upon the Feasibility Report prepared in March 2004 while filing its current proposal for determining the upfront tariff for SPM operations with reference to capacity and capital cost except for applying adhoc increase in the capital cost estimates of 2004. The feasibility report which was prepared nearly six years may be an outdated one considering the change in the technology, market conditions and the other factors. The port may explain why it has not updated feasibility study for the proposed facility but relied upon the study conducted in 2004.	The cost of project worked out in Feasibility Report has been updated by considering suitable provision for escalation. However, there has not been any significant change in the technology particularly for the proposed SPM.
(ii).	The feasibility report does not contain any study of the traffic forecast nor does it show any calculation for deriving the capacity at 9 Million Tonnes Per Annum (MTPA). It only assumes the capacity of the SPM at 9 Million Tonnes Per Annum which has been considered by the port in its current proposal. All the other parameters seem to have been derived to suit this figure of 9 MTPA. A detailed analysis of traffic projections for the SPM operations for the next 30 years may please be furnished.	The port has prepared a Comprehensive Business Plan in 2007 wherein projections of traffic for crude oil have been carried out. The capacity of the SPM facility is being limited to 9 MMTPA after deliberations and is consistent with the assumptions in the Feasibility Report. However, in forwarding letter to the draft Tariff Proposal submitted to the TAMP, it was proposed by the Port that the proposed tariff will be subject to review, in case, if actual cargo to be handled at the SPM exceeds the capacity of 9 MMTPA. This approach is also in line with the upfront tariff recently approved by TAMP for the work of "Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna on BOT basis".
(iii).	<u>Optimal Capacity:</u> (a). Clause 3.3.2. of the upfront tariff guidelines clearly stipulates that upfront tariff is to be determined for the optimal capacity irrespective of traffic forecast. The proposal of the KPT in para 4.2. of Annex-II considering the optimal capacity at 9.00 MTPA at the level of annual throughput projections is not in line with the upfront tariff guidelines.	It is pertinent to mention here that the guidelines for upfront tariff for setting up of PPP projects - 2008 of TAMP does not cover any guide line for fixation of Tariff for SPM to handle crude oil. Further, it is seen that the 2008 guidelines do not provide for the capacity of liquid terminal to be limited by capacity of the downstream facility as in the case of container terminal/coal/iron ore terminal viz. storage facility or the capacity of the associated refinery being created. However, it is seen that capacity of all the SPMs operating the Major Ports are limited by the capacity of refinery. Further, it may please be noted that Ministry vide letter PD-11015/1/2010-KPT dated 9 th

	<p>June 2010 advised TAMP as well as the Port to frame tariff proposal of the subject work based on the parameters of existing operating SPM at other Ports.</p>
<p>(b). The comparative statement giving the various parameters achieved at the other SPM operations furnished by the KPT indicates the discharge rate achieved for crude handled at the Vadinar operations of the KPT is 7500 to 9000 Kls/ hour (i.e. 6465 to 7758 tonnes/ hour applying the conversion factor of 1 tonne=1.16 kl). For the SPM operated by Essar at Vadinar the discharge rate achieved is 10,000 m³/ hour (i.e. 10000 kl/ hour) and at Cochin Port Trust (operated by BPCL), this parameter is reported at 8250 m³/ hour (i.e. 8250 kl/ hour). Though the KPT in para 4.3. (Annex-III) has stated that the handling rate is considered at 7500 tonnes/ hour, it has no where been applied in determination of the optimal capacity of the terminal.</p>	<p>The TAMP guidelines of 2008 indicate that the norms for handling crude in the liquid bulk terminal is 5000 tons/hr. The liquid bulk terminal is located in a tranquil berthing basin in the safety of a harbor with adequate safety provisions and therefore the ships can berth, unberth and discharge cargo at any time of the day upto to the maximum discharge rate permission by the ship subject only to stability considerations.</p> <p>The SPM however, is an offshore facility located at a distance in required depth of water at sea and is directly exposed to the conditions of the sea - winds and waves. There is increased risk of an accidental oil spill as well as a more significant environmental impact using SPM versus direct berthing in a bulk oil terminal.</p> <p>Looking to the comparative statement, it can be seen that the handling rate for crude at Cochin Port is 8250m³/hr (7000 tons/hr with specific gravity of 0.85). However, the port has considered the handling rate of 7500 tons/hr which is higher than the handling rate of Cochin Port handling a capacity of 9 MMTPA. As indicated earlier the proposed tariff is subjected to review, if actual cargo to be handled at the SPM exceeds the proposed capacity of 9 MMTPA.</p>
<p>(c). As regards the reference made by the KPT that the SPM at Cochin Port Trust (COPT) handles 9 MTPA, it is notable that the 9 MTPA is the present volume of traffic handled by the SPM operated by the BPCL at Cochin Port Trust and it is not the capacity of the SPM.</p>	<p>It is already stated that proposed tariff for subject work may be reviewed by TAMP, if actual cargo to be handled at the SPM exceeds the proposed capacity of 9 MMTPA.</p>
<p>(d). (i). While furnishing reply to our query about reckoning 120 days, the port has explained that the optimal capacity being 9 MTPA and considering the handling rate of 5,000 tonnes/ hours, the SPM is expected to be operational for 120 days. In fact, the number of days is one of the factors for determining the optimal capacity as per the formula prescribed in the guidelines and it is not the other way around. As already stated earlier, assuming the capacity at 9 MTPA the other parameters are reworked by the KPT.</p> <p>(ii). As per the comparative statement furnished by the port, the SPM operations at its own port at Vadinar works for 150 days in a year and the SPM operations at Essar operates for 225 working days in a</p>	<p>Earlier tariff proposal was based on the guide line for liquid bulk terminal in Annex 4 of TAMP as such there is no specific guide line for fixation of Tariff for SPM to handle crude oil. Hence, as advised by the Ministry vide letter dated 09.06.2010, the present tariff proposal of the subject work is based on the parameters of existing operating SPM at other ports. Accordingly, the capacity of 9MMTPA of the SPM is kept as per the feasibility Report, which is also in line with the present handling capacity of existing operating SPM at Cochin Port.</p> <p>Looking to the comparative statement showing various parameters of existing operating SPMs at other ports, it can be seen that the SPM at Cochin Port is operated for 120 days for handling crude oil to the tune of 9 MMTPA. However, in the present Tariff</p>

<p>year. When the working days best achieved in the vicinity of the port i.e. in the Gulf of Kutch is 225 days in a year then justify and explain the extraordinary circumstances why the same parameters cannot applied to determine the capacity of the proposed SPM.</p>	<p>proposal, SPM is considered operative for 110 days which is almost at par with the SPM at Cochin Port. The present handling capacity is considered as 9 MMTPA which is also subjected to review by TAMP in case, if actual cargo to be handled at the SPM exceeds the proposed capacity of 9 MMTPA.</p>
<p>(e). The port has stated that both VLCC and Suez Max Tanker are expected to call at the proposed SPM. The share of each categories of vessels may be indicated for assessing the optimal capacity. While doing so the KPT may keep in mind that the proposed tariff is for 30 years horizon.</p> <p>The basis adopted for projecting the share of each categories of the vessels may also be explained along with detailed study/ analysis done by the port in this regard.</p>	<p>As per the Draft Concession Agreement of the subject work, the concessionaire can handle vessels upto 3,00,000 DWT having water depth of 28.90 m. In other words, it is to state that the concessionaire will primarily handle VLCC and Suezmax tankers at the proposed SPM. The share of 50:50 is considered</p>
<p>(f). If the discharge rate of crude from the VLCC and the Suez Max tanker are expected to be different then the same may be reckoned with in the capacity calculation. If so, the differential discharge rate may also be justified with parameters achieved by such categories of vessels handled at the SPM KPT (Vadinar Division), Cochin Port Trust, etc.</p>	
<p>(g). (i). The details of oil vessels/ tankers handled at the SPM operations at Vadinar, average the number of hours taken only for discharge of cargo after the mooring operation in the last three years 2007-08 to 2009-10 may be furnished for each categories of vessels handled.</p> <p>(ii). Average time taken only for mooring/ unmooring vessels at the SPM operations of the Vadinar division may also be furnished for the last three years.</p> <p>(iii). Furnish the instances and the number of hours the vessel had to wait for day light hours for mooring operations even though the SPM was vacant for each of the years 2007-08 to 2009-10.</p> <p>Since the KPT already handles crude at the SPM operations in the Vadinar division it should be in a position to furnish the requisite details.</p>	<p>All the SPM operating at Vadinar Division of KPT are the captive user facility of Vadinar Oil Terminal Ltd and Indian Oil Corporation. In other words, all three SPMs at Vadinar are not being operated by KPT itself.</p> <p>However, the concerned parties are being requested to provide such details.</p>
<p>(h). In the light of the above gaps observed, the KPT is advised to reassess the optimal capacity for the SPM operations taking into consideration parameters of handling rate, number of working hours, etc., best achieved in the SPM operations.</p>	<p>It is pertinent to mention here that no specific formula has been laid down in the TAMP guidelines for working out the optimal capacity of SPM, which should be based on handling rate, no of working hours etc. as suggested by TAMP in the subject observation. Hence as per the advice of the Ministry, the optimal capacity of the SPM in the Tariff proposal is based on the parameters of existing operating SPM at other port.</p>

<p>(iv). Capital Cost:</p> <p>(a). The feasibility report prepared in March 2004 included the storage facility at the Crude Oil Terminal as an integral part of the project and envisaged comprehensive service including transfer of oil from SPM through the pipelines and the storage at COT. Whereas in the current proposal, the KPT has stated that though the Concessionaire would be required to provide the COT connectivity, but the capital cost relating to storage and COT is not included as it is located outside the port limits. In this regard the following points may be clarified:</p> <p>(i). The reasons for changing the scope of work may please be furnished.</p> <p>(ii). The scope of work to be specified in the License Agreement proposed to be signed for the SPM operations may be stated.</p> <p>(iii). The KPT also admits that the COT is an integral part for the proposed SPM operations. If the licence to be granted by KPT does not include the facility of COT, then the enabling provisions to be included in the licence to require the concessionaire to provide the COT may be explained.</p>	<p>As per the Feasibility Report as well as the present tariff proposal of the project, the COT is to be located outside the CRZ boundary and Port has got no land within the CRZ boundary. Hence, the concessionaire will have to develop the COT only out side the port limit, boundary. Considering this, the proposed tariff has been apportioned appropriately with respect to the cost of pipeline from Port boundary to COT i.e. the pipeline to be laid outside the Port boundary.</p>
<p>(b). The capital cost estimated in the Feasibility report of March 2004 is increased adhoc @ 5% per annum by the KPT to estimate the capital cost for the proposed SPM operation. In this regard, the following points need to be clarified/ examined:</p> <p>(i). As per the upfront tariff guidelines, the estimate for civil works should be given by the Port Trust for achieving the maximum capacity and capital cost of equipment (as per the norms prescribed) should be updated while fixing the tariff caps in order to capture the prevailing market rate. The capital cost estimated by the KPT considering adhoc increase of 5% per annum on the estimates made six years before may not correctly reflect the market price. The KPT has not furnished any documentary evidence in form of budgetary quotations, rate analysis, etc. The KPT is advised to estimate the capital cost based on the prevailing market rate and substantiate it with a copy of the budgetary quotations, rate analysis, if any, done by the port.</p> <p>(ii). No correlation can be drawn from the estimates furnished in the feasibility report with the estimates furnished by the</p>	<p>As per Feasibility Report, the proposed SPM does not envisage any cost towards Civil Works. Hence, the estimated cost considered in the tariff proposal for SPM does not include any cost for the civil work.</p> <p>The estimated cost of the SPM along with the break up for various component for the year</p>

	<p>KPT in the current proposal. The port has not given the break up the various items included in the capital cost estimation. Please furnish detailed break up of the capital cost of the SPM and pipelines indicating the unit rate, size of pipelines, number of other equipment, etc.</p>	<p>2004 (prior to the escalation) in the proposed tariff is absolutely as per table – 2 meant for estimated cost of case-I of Feasibility Report framed by EIL.</p>
	<p>(c). The KPT has stated that no civil cost is included as it does not anticipate any civil work. In this context, port may confirm that no administration building, office, etc., is envisaged for the SPM facility.</p>	<p>The proposed tariff is based on the estimated cost of Feasibility Report which does not cover any civil cost for the SPM.</p>
	<p>(d). With reference to the pipe line of 0.5 km length stated to be falling outside the port limits the following points may be clarified:</p> <p>(i). If the pipeline falls outside the port area, it is not clear how KPT will have the jurisdiction to grant license for the same. It is not clear why the capital cost for the said pipe line is included in the capital estimates?</p> <p>(ii). The provision proposed to be included in the License Agreement (to be) entered with the Concessionaire with regard to the pipe line falling outside the port limit but at the same time integral part of the SPM operations may be explained.</p>	<p>As mentioned in the earlier reply, the COT will be located outside the Port boundary and Port will not license out any land for COT or provide ROW pipelines to be laid by the concessionaire outside the Port boundary. Moreover, the in the proposed Tariff the cost of COT is not considered at all. Only the cost of pipeline of 500 m outside the Port boundary is considered. However, as stated earlier, the proposed tariff has been apportioned appropriately with respect to the cost of pipeline from Port boundary to COT i.e. the pipeline to be laid outside the Port boundary.</p>
(v).	<p>Operating Cost:</p> <p>(a). Power and fuel cost:</p> <p>(i). The upfront tariff guidelines of 2008 stipulates norms for the consumption of power and fuel for estimating the operating cost. The approach adopted by KPT applying adhoc annual escalation of 5% to the estimate of 2004 is not in line with the methodology prescribed in the guidelines for estimating this cost item.</p> <p>(ii). Neither the feasibility report nor the proposal of the port contain any analysis of power and fuel consumption relevant to the SPM operation. The KPT was vide our letter dated 19 March 2010 advised to justify the estimation of power cost with reference to the detailed analysis of consumption of power and fuel with reference to the facility/ services likely to be offered and also with reference to the actual power and fuel consumed at SPM being operated at the Vadinar Division of Kandla Port and SPM operation and Cochin Port initially by BPCL and at Paradip Port Trust. It is difficult to accept the argument of the port that it does have the power and fuel consumption details even in respect of the SPM operations carried at the Vadinar Division, which falls under the control of KPT.</p>	<p>As there is no specific guideline of TAMP for fixation of Tariff for SPM to handle crude oil, Ministry advised TAMP and the Port to prepare the tariff proposal of the subject work based on the parameters of existing operating SPM at other port.</p> <p>Even with great persuasion with the other Ports they were not in position to give a separate operating cost towards power and fuel for their existing operative SPMs. Hence, in the present tariff proposal, cost for power and fuel from Feasibility Report is taken after its indexation by escalation.</p>

	<p>The port is advised to furnish consumption of power and fuel at its SPM operations (Vadinar Division). The power and fuel cost estimated by the port may be justified with reference to consumption and current rate of fuel and power.</p>	
	<p>(b). From paragraph 7.3. of the Annex - II it is understood that the power and fuel cost estimated in the feasibility report is escalated by 5% per annum till the year 2014. Recognising that as per clause 2.8. of the tariff guidelines, the tariff caps (to be) determined by the Authority are subject to annual escalation, please confirm and certify that the estimation of capital cost as well as the unit rate of power and fuel cost are updated to the rate prevailing in the year 2010.</p>	<p>It is confirmed that both the capital cost and cost towards power and fuel considered in the tariff proposal is as per the feasibility report and also updated by considering escalation thereon.</p>
	<p>(c). Depreciation: Clause 3.5.3. of the tariff guidelines of 2008 stipulates that the depreciation should be calculated following the Straight Line Method (SLM) as per the rates prescribed in the Companies Act 1956. The depreciation estimated by the KPT uniformly @ 10% for all assets is not found to be in line with the depreciation rate prescribed in Companies Act 1956.</p> <p>The depreciation on pipeline considered while determining the upfront tariff for liquid terminal at the COPT and VPT is 13.91% as per the rate prescribed in the Companies Act. For plant and machinery rate of depreciation adopted is 10.34% at the Major Port Trusts. The estimation of depreciation may be modified applying the depreciation rate as per Companies Act. Please furnish detailed working of such calculation.</p>	<p>The component of depreciation in tariff proposal is modified and resubmitted.</p>
	<p>(d). Way leave charge: The port has estimated way leave charge on 19 km pipelines from SPM facility in port water to Land Fall Point (LPP) applying the rate of Rs.10.5 per sq. mtr. per month stating that it is as per the Scale of Rates of the KPT. The existing Scale of Rates of the KPT approved by the Authority does prescribe any way leave charges. The basis adopted by the KPT for estimating this item may be indicated giving the reference in the SOR of the KPT approved by the Authority.</p>	<p>The proposed way leave charges considered in the tariff proposal at the rate of Rs.10.5/m2/month is with reference to para 2.5.A of approved Scale of Rates of Kandla Port.</p>
B	Scale of Rates:	
(i).	<p>1.1. Definitions - General: The port area as defined in relevant act will apply and hence need not be defined separately.</p>	<p>The Scale of Rates enclosed with subject tariff proposal is the Scale of Rates of KPT duly approved by TAMP and not a part of submitted tariff proposal. The Scale of Rates is Annexed with proposed tariff proposal as a reference to the way leave charges considered in the proposal for land for pipelines. A reference of same is mentioned under reply of (v) (d).</p>
(ii).	<p>1.2. General Terms and Conditions:- (a). As the vessel related charges are not proposed to be collected by the Operator and there are no dollar denominated tariff to be prescribed, it may</p>	

	not be relevant to include the general conditions proposed at note (i), (ii), (iii) and (iv) about criteria for classifying vessel into foreign/ coastal, conversion of dollar denominated rate into rupee, review of exchange rate, etc. Hence the said notes may be deleted from the proposed Scale of Rates.	
	(b). Since the proposal is for upfront tariff fixation, the provision relating to interest on delayed payment by the user and delayed refund by the operator proposed at note (vi) may be modified to state that the penal interest rate will be as 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.	
	(c). The last sentence in the proposed note (vii) (b) stating that the revenue share would be calculated as per the rates prescribed in the Scale of Rates is not in line with the clause 2.16.1 and 2.16.2. of the tariff guidelines of 2005 and the condition prescribed in the Scale of Rates of other ports as well in the upfront tariff schedule approved for various facilities at other Major Port Trusts.	
(iii).	Chapter 2:	
	(a). The upfront tariff proposed is for consolidated service for handling crude at SPM. The proposed note 1 may be elaborated to cover all services included in the consolidated handling charge. It may also be stated that the consolidated rate covers charges for all miscellaneous services not separately prescribed in the Scale of Rates.	
	(b). As no miscellaneous charge is proposed, Schedule 2 is not relevant and hence may be deleted.	

8. On examining the reply furnished by KPT, it is observed that some of the queries raised by us are not satisfactorily addressed by the port. The KPT vide our letter dated 13 December 2010 was, therefore, requested to furnish further additional information/ clarifications on the main points.

9.1. As the MOS has informed that IMU has been engaged to give its recommendations/ report on the proposal of the KPT for determining the upfront tariff for SPM operations, the proposal of the KPT was also forwarded to Indian Maritime University (IMU) vide our letter dated 11 November 2010 with a request to furnish their views/ comments.

9.2. The IMU vide email message dated 22 November 2010 has furnished its views which are summarised below:

- (i). (a). In the case of liquid bulk terminal, the norm for handling rate of different type of liquid bulk to be handled at the terminal is specified to estimate the capacity based on the cargo mix percentage of the liquid bulk to be handled. Whereas the KPT has determined the capacity based on the traffic (or demand) requirement. This is a major deviation.
- (b). IMU is examining whether the approach adopted for liquid terminal can be extended for SPM terminal also with due changes for estimation of capacity or a totally new approach is to be adopted.

- (c). Nevertheless, the traffic (or demand) cannot be taken as the capacity, when a generic approach is made to estimate the SPM capacity.
- (ii). The guidelines prescribe the optimal capacity is 70% of the maximum capacity. The KPT has considered the throughput as the optimal capacity. In that case the value of the maximum capacity is not known. In other words, the ratio between the maximum and optimum capacities is not known.
- (iii). The KPT proposed to include the cost of way leave charges for the area occupied by the running sub sea pipeline from SPM to LFP. It is to be examined whether the area occupied by SPM and the tanker operational area is to be considered. Similarly, the calculation of area for the way leave for the pipeline also needs to be examined.
- (iv). For estimating the cost, the base year considered is the year when the facility will be commencing the operation instead of taking the current year cost.
- (v). The conditionalities in application of the wharfage prescribed has not been spelt out.

10.1. In the meanwhile, a letter was also addressed to the MOS on 6 December 2010 bringing out the following position with reference to the proposal filed by the KPT:

- (i). Clause 3.3.2. of the upfront tariff guidelines stipulates that upfront tariff is to be determined for the optimal capacity irrespective of traffic forecast. For determining the optimal (quay) capacity, the guidelines specifies different handling rate norms for different type of cargo / vessel size and based on the cargo mix percentage optimal capacity is to be determined.

As against the above position, the KPT in its proposal has considered the optimal capacity at 9.00 MTPA at the level of annual throughput projections for arriving at the upfront tariff. This is not found to be in line with the upfront tariff guidelines. The Indian Maritime University (IMU) vide their letter dated 11 March 2010 has also made this observation on the proposal of the KPT.

- (ii). When the port was advised to reassess the capacity based on parameters best achieved at other SPM operations, the KPT has vide its letter dated 29 November 2010 justified its proposal stating that a comprehensive Business Plan was prepared by the port in 2007 wherein projections of traffic for crude oil was carried out. It has submitted that based on deliberations, the capacity of the SPM facility is limited to 9 MMTPA at the level anticipated to be handled at the SPM. The port has explained that the calculations and assumptions made in the Feasibility Report are also based on 9 MTPA. For the reasons cited, the KPT has request to accept the optimal capacity of SPM at 9 MTPA and has agreed for review by TAMP if actual cargo to be handled at the SPM exceeds the proposed capacity of 9 MMTPA.
- (iii). It has to be recognised that if optimal capacity as per the general formula prescribed in the guidelines is considered, then upfront tariff will turn out to be on the lower side, which may not be attractive to investors. On the other hand if the upfront tariff is determined for the 9 MTPA as considered by the KPT, unintended benefit will accrue to the operator, if at a later stage the volumes exceed 9 million tonnes per annum. It is noteworthy that such benefit, if arises, may not be due to the efficiency of the operator alone but due to the fact that the initial tariff is set with huge underutilisation of the optimal capacity.
- (iv). Reference was drawn to our letter No.TAMP/52/2007-Misc dated 17 May 2010 wherein it was suggested to amend the upfront tariff guidelines allowing for mid term review if significant improvement is observed in the actual capacity due to change in the various factors other wise presumed in the upfront tariff determination by the Authority, and the subsequent discussion in this regard on 18 August 2010.

10.2. Bringing out the above position, the MOS was requested to examine the deviation from the guidelines proposed by the KPT with reference to the capacity determination and advise us at the earliest. This was followed by a reminder dated 29 December 2010. The reply of the MOS is still awaited.

11.1. A joint hearing in this case was held on 21 December 2010 at the Kandla Port Trust. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, KPT and the concerned users/ organisation bodies/ prospective applicants have made the following submissions:

Kandla Port Trust

- (i). COT will be outside the port limits and will not form part of the Licence to be granted by the Port. Pipeline will be 19 km within port and 0.5 km outside the port.
- (ii). The existing pipelines at different SPMs in Vadinar are 48".
- (iii). We have considered vessels of VLCC and Panamax at 50:50.
- (iv). Designed capacity of SPM is difficult to assess. It cannot be taken as the technical capacity declared by OEM or capacity of pipelines or capacity of refinery. Various other factors influence the capacity.
- (v). Berthing at SPM cannot take place after sunset. But, unberthing can happen at any time. This is the position at all SPMs. Berthing also depends on tide and wind. This places a limitation on the capacity. However, once the berthing has taken place, operations can be carried out round the clock.
- (vi). The experience at other SPMs at Vadinar indicates that routine annual maintenance takes 1 month to 1.5 months a year.
- (vii). Essar confirms that their average handling rate is around 8000T/hours. IOCL says, their average handling rate is around 10000T/hours. However, the handling rate reduces if the pipeline length increases.
- (viii). Explained the parameters relating to ESSAR Vadinar. Essar says, generally 0.5 days per vessel is needed to berth a ship before discharging begins.
- (ix). Capital cost is based on 2004 year price with escalation. We will support our estimates with analysis. The capital cost is reasonable.
- (x). We will have a relook at capital estimates and rework capacity.
- (xi). There will be no power and fuel cost. Our proposal stands revised to this extent.

HPCL - Mittal Pipelines Ltd.

- (i). Capital cost is low. The estimates cover only material cost. Cost of installation is not considered. We will furnish supply order copy of capital cost.

Adani

- (i). We generally agree with costing. We will furnish capital cost details relevant for the SPM installed at Mundra.

ESSAR & Indian Oil Corporation Limited

- (i). Capital estimate does not appear to be realistic.

11.2. At the joint hearing, the KPT was advised to review its proposal and file a revised proposal by 27 December 2010. While revising the proposal, the port was advised to address the following points:

- (i). The theoretical capacity of the proposed SPM should be assessed with reference to the designed parameters and suitable allowances should be provided for the various factors which may impact the capacity. For this purpose, the average of the working results for the last three years at the SPMs of Essar and IOCL at Vadinar may be relied upon, since the port pleads its inability to obtain detailed information in respect of the SPMs operating at different Major Ports.

In this regard, Essar and IOCL have assured at the joint hearing to provide necessary data support and analysis to the Port. Adani Groups, one of the prospective bidders have also assured to provide the details of relevant capital cost based on the expenditure incurred in installing a SPM facility at Mundra Port recently.

- (ii). The apportionment of the projected traffic of 60.29 Million Tonnes by the year 2015 to the various crude handling facility already developed / to be developed may be furnished.
- (iii). Reply to the queries raised by us vide our letter dated 13 December 2010 may be furnished in the light of the revised proposal (to be) filed by the KPT.

12.1. The port has furnished its response with reference to the decisions taken at the joint hearing vide its letter dated 12 January 2011.

12.2. The KPT has furnished its reply to the queries raised by us vide letter dated 13 December 2010. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the KPT on 12 January 2011 are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT																																								
(i).	Confirm whether the traffic projection made three years back in 2007 at 9 MTPA capture the present demand for crude handling at Gulf of Kutch. A copy of the comprehensive Business plan reportedly prepared in 2007 which includes the traffic projection for crude oil may please be furnished.	<p>(a). The traffic projection made in 2006 captures the present demand for crude handling at Kandla Port. The Crude oil traffic from KPT is now essentially from Vadinar. The traffic throughput projected in the business plan is at 60.29 MTPA in 2015.</p> <p>(b). IOCL has two SBMs installed in Vadinar which feeds the Panipat, Mathura and Koyali refineries. The details of the current feed stock and expansion plans along with the supply sources of the refineries is shown in the table.</p> <table><tr><th colspan="4">IOCL</th></tr><tr><th></th><th>Refinery</th><th>Present MMTPA</th><th>Future MMTPA</th></tr><tr><td>Capacity</td><td>Koyali</td><td>13.7</td><td>18</td></tr><tr><td></td><td>Mathura</td><td>8</td><td>11</td></tr><tr><td></td><td>Panipat</td><td>15</td><td>21</td></tr><tr><td>Capacity Total</td><td></td><td>36.7</td><td>50</td></tr><tr><td>Supply</td><td>GAPL</td><td>6</td><td>9</td></tr><tr><td></td><td>Vadinar</td><td>20.5</td><td>34</td></tr><tr><td></td><td>Ankleshwar</td><td>6</td><td>6</td></tr><tr><td>Supply Total</td><td></td><td>32.5</td><td>49</td></tr></table> <p>It is seen that the capacity expansion being planned in the refineries is from 36.5 to 50 MMTPA (at 100% capacity) or about 35% growth. It is also seen that Vadinar and GAPL both have expansion plans to meet the enhanced capacity of the refineries. Other upcoming SBMs/terminals in minor ports in the vicinity could also feed these refineries.</p>	IOCL					Refinery	Present MMTPA	Future MMTPA	Capacity	Koyali	13.7	18		Mathura	8	11		Panipat	15	21	Capacity Total		36.7	50	Supply	GAPL	6	9		Vadinar	20.5	34		Ankleshwar	6	6	Supply Total		32.5	49
IOCL																																										
	Refinery	Present MMTPA	Future MMTPA																																							
Capacity	Koyali	13.7	18																																							
	Mathura	8	11																																							
	Panipat	15	21																																							
Capacity Total		36.7	50																																							
Supply	GAPL	6	9																																							
	Vadinar	20.5	34																																							
	Ankleshwar	6	6																																							
Supply Total		32.5	49																																							

(c). Essar has its refinery which is around 8 Km from Vadinar. The refinery capacity is around 10.5 MTPA which is around 14 MTPA with expansion plans upto 32 MTPA. In view of the planned increase in refinery capacity ESSAR Vadinar is considering an additional SPM in Vadinar along with two berths. Essar oil crude oil requirements are 14 MTPA by 2010 and 32 MTPA by 2015. This includes grass root refinery planned in SEZ.

(d). Hence based on the capacity expansion plans of IOCL and future capacity expansion and green field projects planned by Essar, the crude oil traffic projections of KPT in the business plan is given in the table below:

Year	Projections MMTPA
2010	38
2015	56

KPT will be in competition with the existing and upcoming minor ports in the vicinity to supply the crude for the refineries. These minor ports have a considerable flexibility in customizing a concession agreement for the operators.

KPT has contacted various Oil companies including the PSUs for their response for SPM on BOT basis and the RFQ attracted only 2 bidders.

(ii). The handling rate furnished by the KPT in the comparative statement are based on different units of measurement such as kl, m3, tonnes. For a like to like comparison, the KPT is requested to furnish the handling rate achieved by other SPM operators on the tonne / hour basis after applying the applicable conversion factor and specific gravity, if any. Please also send the working in this regard.

(a). The SPM is being considered on BOT basis. In the absence of a captive user for the facility, generic crude characteristics have been considered. The details along with specific gravity are as follows.

- Arab crude
 - light -0.85,
 - medium - 0.87
 - heavy - 0.88)
- Nigerian Crude -0.84)
- Bombay High Crude (0.82)

The discharge rates obtained from the operators in respect of their SPM were on different formats, units and degree of detail. For the sake of simplicity the average value of specific gravity has been taken at 0.85.

(b). The details of handling rate achieved in the SPMs from the various SPM operators are as under

Vessel	SPM	Unloading	Unit	Conversion	Tons/ Hour
Panamax	Essar Vadinar	6000	M3	0.85	5100
VLCC	Essar Vadinar	7200	M3	0.85	6120
Aframax	Essar Vadinar	5200	M3	0.85	4420
Panamax	BPCL kochi	6000	M3	0.85	5100
VLCC	BPCL kochi	8250	M3	0.85	7013
Coastal	IOC Vadinar	2000	M3	0.85	1700
VLCC	IOC Vadinar	7500	M3	0.85	6375

(c). The discharge rates of Essar Vadinar have been reviewed at their end and it is seen the values are consistent with other operators. The discharge rate obtained from Essar Vadinar SPM is considered most reliable as the same has been reviewed and provided by their Head (Marine).

	Aframax	Coastal	Panamax	VLCC	Average Tons/ Hour
BPCL kochi			5100	7013	6066
Essar Vadinar	4420		5100	6120	5213
IOC Vadinar		1700		6375	4038
Average Tons/ Hour	4420	1700	5100	6503	5118

KPT has therefore revised downwards the handling rate at the SPM from 7500 tons per hour to 5500 tons per hour.

(a). The feasibility report estimates for cost in 2004 and capital costs are estimated for 2010 with 5% escalation.

The port had initially calculated the capital cost considering the phasing of the project in the year 2011 and 2012 according the corresponding escalated costs using 5% annual escalation were Rs.148.23 crores for SPM and Rs.269.77 crores for offshore pipeline.

(b). KPT has since revised upwards the annual escalation rates at 5.3% per annum. This new rate was arrived at by including 2009 inflation rates also to calculate the average (previously average calculated upto 2008 only).

(c). The port has subsequently also studied the cost and capacity details of some of the existing and upcoming SPM/ Pipelines projects. These details were advised by the SPM operators who were requested for the same in TAMP hearing on 22 December 2010.

(d). The estimates of SPM/ offshore pipeline have been revised. The escalated costs have been arrived at applying 5.3% annual inflation. The pipeline costs have also been adjusted using a heuristic to be more reflective of the current market prices considering the estimates of the ongoing and upcoming projects in the vicinity. The revised capital cost is tabulated below:

SPM	Rs.148.26 crores
Offshore pipeline	Rs.443.68 crores

The port is not entering into any licensing agreement about the pipeline or COT falling outside the port limit with the concessionaire. The port has excluded the cost of the pipeline & COT falling outside in its estimation for the tariff proposal.

The details sought relating to SPMs at Vadinar is furnished.

It shows that there is negligible fuel consumed by the SPM. The SPM has self contained power (solar).

(iii). The feasibility report prepared in 2004 estimates the SPM cost and offshore pipeline cost at Rs.103.28 crores and Rs.187.96 crores respectively under Table 2 Case-I Option II referred by the KPT. Following the approach adopted by KPT of applying the annual escalation at 5% per annum, the capital cost of these two items in the year 2010 will be Rs.138.41 crores for SPM and Rs.251.88 crores which does not match with the capital cost estimated by KPT at Rs.148.23 crores and Rs.269.77 crores respectively. Kindly reconcile the difference.

Confirm the approach adopted by the KPT in arriving at the capital cost applying 5% annual escalation to the estimates of 2004 would reflect the current market price for these items.

(iv). The port has not furnished reply to the query raised about the provision proposed to be included in the licence agreement (to be) entered with the concessionaire with regard to the pipeline falling outside the port limit but at the same time integral part of the SPM operations.

(v). (a). The port has not explained as to why the power and fuel consumption details in respect of the SPM operations carried at the Vadinar Division, which falls under the control of KPT could not be obtained and furnished to justify the estimates of power consumption. The port is again advised to furnish consumption of power and fuel at its SPM operations (Vadinar Division). The power and fuel cost estimated by the port may be justified with reference to consumption and current rate of fuel and power.

	<p>(b). The port is in its proposal dated 26 October 2010 at para 7.3. has explained that the daily power and fuel cost is Rs.2.50 lakhs per day in F.Y. 2005 and applying the annual escalation @ 5% per annum it works out to Rs.3.88 lakhs per day in F.Y. 2014 which is reckoned for estimating the power cost. Chapter 8, Section 8.12 of the Feasibility Report, however, reveals that the estimation of Rs.2.50 lakhs/ day pertains to the total operating cost of SPM and not exclusively for power and fuel. It is suggested that the estimation of power and fuel cost may be reviewed and, if required, modified based on the actual consumption figures obtained at Vadinar division for similar operations.</p>	<p>The port had carried out a study and it is ascertained that there are no power or fuel costs associated with the SPM.</p> <p>The power and fuel costs which are attributable to the COT have been erroneously considered for SPM in the tariff proposal and the same is rectified.</p> <p>It is further stated that there are no daily costs in respect of fuel or power by the SPM. Such costs are also attributable to COT. In this project the COT being envisaged outside the port limits and hence is not considered as part of the present project. Therefore power and fuel costs not considered for this project.</p>
	<p>(c). The port has made a general statement that the power and fuel cost are considered as per the feasibility report and escalated thereon. The unit cost of power reported by KPT in its original proposal dated 20 February 2010 is Rs.7.98 i.e. (as per December 2009 electricity bill).</p> <p>Whereas applying 5% annual escalation to the unit cost of power estimated at Rs.4.50 in the Feasibility Report of the year 2004, the unit cost of power in 2010 works out to Rs.6.03 which does capture the prevailing unit cost of power.</p>	<p>The power and fuel costs are not attributable to this project as COT is not part of this project, the same are not being considered.</p>
(vi).	<p>The query raised at item B (iii) need to be addressed by the port. The KPT is again advised that proposed note 1 may be elaborated to cover all services included in the consolidated handling charge.</p>	<p>Consolidated service charge is for all activities related to handling crude. No further charges are envisaged to be charged by the operator. However, charges related to COT & related services are not included in the scope of the proposal.</p>

12.3.

The other points clarified by the KPT are summarised below:

- (i). (a). The theoretical capacity of the SPM has been arrived at considering the inputs from SPM operators regarding traffic and their views on the theoretical and maximum capacity and considering the time available at SPM.
- (b). The port had carried out a survey of the SPMs operating in major ports. The inputs received from Essar Vadinar, IOC Vadinar and BPCL Cochin and considered for arriving at the capacity are given below:

			2007-2008	2008-2009	2009-2010	Remarks
ESSAR	Capacity of SBM	MMTPA	26	26	26	14.5 MMTPA is considered the safe maximum capacity.
	Traffic at SBM	MMTPA	10.5	14.3	14.3	Crude
	Capacity utilization	%			55%	However, the Capacity is limited by refinery Capacity.

	Days operation of	Days			210	Operations round the year. Downtime due to maintenance 35 days. No berthing after 4 pm.
	Capacity of the refinery	MMTPA	14	14	14	Essar Vadinar 14 MMTPA Being enhanced to 16 Million in 2011
IOC VADINAR (Both SPMs are used together)	Capacity of SBM (both)	MMTPA	25 (12.5 each)	25 (12.5 each)	25 (12.5 each)	Two SPM are used interchangeably hence data is available only together. It was theorized that in the scenario using only VLCC (then) with about 55% utilization (considered maximum) the capacity of both SPMs could be 40 MMTPA.
	Traffic at SBM	MMTPA	22 (both)	22 (both)	22 (both)	Crude
	Capacity utilization	%			40%	Expected to be 55%. (40% utilization is calculated from Pilot on board to cast off).
	Days operation of	Days	146	146	150	This is for both the SPM. 10% of days (35 days) are removed for maintenance. 35% time is not available due to navigational constraints.
	Capacity of the refinery	MMTPA				Koyali – 13.7 MMTPA, Panipat – 15 MMTPA, Mathura – 8 MMTPA
BPCL Cochin	Capacity of SBM	MMTPA	25	25	25	12.5 MMTPA @ 50% utilization considered as the Capacity by BPCL for all practical purposes.
	Traffic at SBM	MMTPA	2.3	7.3	7.75	Planned 8.8 MMTPA in 2010-11
	Capacity utilization	%			30%	<ul style="list-style-type: none"> The utilization of the SPM is calculated with respect to the number of days the SPM is operational – 110 days or 30% As maximum traffic is considered capacity has not been reached. This data is not relevant.
	Days operation of	Days	-	-	110	<ul style="list-style-type: none"> There are 8-9 vessels a month. The turnaround time of a VLCC vessel is about 2 days The vessels are allowed to berth from 0630 hours to 4 PM only.

						<ul style="list-style-type: none"> • Maintenance operation is also done during the above times • The monsoon is for 6 months. During this time vessel operations window is limited.
--	--	--	--	--	--	---

- (c). Essar is operating 14.3 MMTPA which is 55% of the theoretical capacity envisaged at 26 MMTPA. However, Essar has categorically stated that 14.5 million tons is considered the safe maximum capacity.
- (d). It has furnished a table showing the activity and waiting times at Essar SPM to show extraordinarily long waiting periods by the vessels for SPM. As per the table furnished by KPT, the total time taken is in the range of 74 hours to 89 hours for different types of vessels handled at SPM.
- (ii). (a). Based on the capacity expansion plans of IOCL and expansion and green field projects planned by Essar, the crude oil traffic projections of KPT in the business plan is given in the table below:

Year	Projections (MMTPA)
2010	38
2015	56

- (b). KPT is of view that the upcoming SPM will be able to service a part of the project traffic. The feasibility report has also projected demand for the SPM at 9 MMTPA. The Kandla Batinda pipeline (KBPL) is not being (presently) put to use, this pipeline is being proposed to be utilized for transportation of crude to existing refineries as well as the others being planned.
- (c). It is stated that the business plan projections were made in 2006. The projected traffic of 60.29 Million tonnes is only projection of traffic and actual traffic is dependant on the dynamics of supply and demand along with the operations and marketing strategies employed. KPT is in direct competition with the existing and upcoming minor ports in the vicinity to supply the crude for the refineries. The minor ports have considerable flexibility in customizing a concession agreement for the operators. Hence it is not feasible to apportion this traffic.

13. Based on the above, the KPT has furnished revised proposal modifying the optimal capacity of SPM, capacity cost of pipelines and consequently the operating cost and the upfront tariff proposed. The highlights of the revised proposal alongwith the submissions made by the KPT are given below:

- (i). Handling rate of the SPM:
- (a). The handling rate for the SPM was arrived at by studying the "effective handling rate" achieved by the operators of SPMs in Vadinar and Cochin. It is stated that the "effective handling rate" (discharge rate) is considerably less than the discharge rates the vessels are capable off. This is in view of limitations due to cargo type and in view of stoppages due to various operational, nautical and safety considerations during the discharge operation.

- (b). The handling rates achieved by the different vessel types as reported by Essar Vadinar are tabulated below:

Tanker Type	Average rate (tonnes/ hr)
Aframax	4420
Suezmax	5100
VLCC	6120

- (c). From the above table it is seen that average handling rate for Suezmax and VLCC is 5610 tons/hr. KPT has therefore considered 5500 tons /hour as the discharge rate for the tariff calculation.

(ii). Optimal Capacity of the SPM:

- (a). The feasibility report has assumed a capacity of SPM at 9 MMTPA. This was based on the forecasted traffic to be handled in the planned SPM. The feasibility has also reported that the maximum throughput to be transported in the cross country pipeline at 12 MMTPA taking into account any future expansion plans. The traffic handled in the SPMs is to feed a single refinery generally a captive facility. As such theoretical and optimal capacity of the SPM are not a relevant issue.
- (b). TAMP guidelines 2008 envisages that the capacity of the facility be estimated using a generic approach.

KPT has, therefore, carried out an exercise to estimate the capacity of the upcoming facility. The upcoming facility is for handling liquid cargo, specifically crude only. The TAMP guidelines of 2008 for liquid terminals inter alia recommends that the optimal capacity of a liquid terminal should be determined taking into consideration the following elements.

- (i). Type of cargo to be handled
(ii). Size of vessels to be handled

The above two elements were considered relevant to SPMs also. In addition to these two elements, KPT has also considered the following two elements to be relevant to the issue.

- (iii). Capacity of refinery
(iv). Time available for operation

- The type of cargo is an important element particularly considering the safety issue - combustion, viscosity, pollution etc. the discharge rates for crude and products traffic are considerably different. Hence, it was realized that the discharge rates of vessel could not be used to calculate the handling rate of the SPM.
- Large vessels tend to have higher discharge rates. Some of the newer VLCCs are reported to have discharge rates in the range of 9000 to 10000 tonnes/hr. However, as stated in the preceding section the effective handling rates were ~~not~~ significantly higher and were found to be in the range of about 5600 tons per hour for VLCCs also.
- It is seen that the TAMP 2008 guidelines do not provide for the capacity of liquid terminal to be limited by capacity of the storage facility or any downstream facility. However, it is seen that capacity of all the SPMs operating the Major Ports are limited by the capacity of refinery.

KPT is also of the view that the upcoming SPM facility can feed only one refinery. There is an increasing trend to integrate crude handling facilities in the energy supply chain, hence an existing

/upcoming refinery would in all likelihood provide for/acquire such assets as a forward integration strategy.

Further, the length of the pipeline is 19.5 Kms. The pipeline would itself contain a large volume of crude (about 20,000 tons) of a specific quality between vessel visits. Hence, on a routine basis it would be operationally and economically unviable to prepare the pipeline for another variety of cargo with different specific gravity, viscosity, etc.

- Cargo handling operations from an SPM is more complex. The berthing, un-berthing, maintenance operations are constrained due to availability of support services, safety services due to monsoons, visibility, weather, waves, winds, etc.

All the SPM operators permit the vessel to berth only from 6 AM to 4 PM. This effectively reduces the time available in each day to 17 hours from 24 hours or 70% of the day.

The SPM operators have reported about 35 days is involved routine for maintenance. The maintenance of SPMs are also undertaken only during the fair weather and during the day. Hence downtime due to maintenance/repair is lost for handling cargo.

- (c). The KPT is of the view that the utilization in the norms for calculation of optimal capacity of Liquid Bulk terminal which is reckoned at 70% of the maximum capacity is not practical and cannot be applied to the SPM facility. The KPT has suggested that the optimal utilization rate may be considered at 50% and each day be considered at 17 hours.

The theoretical capacity of the proposed SPM is arrived by KPT at 24 MMTPA. The optimal capacity is arrived at using 50% utilization at 12 MMTPA.

The details of the capacity assessment by KPT is tabulated hereunder:

SHIP TYPE	Suez Max	VLCC
DWT	160000	300000
Parcel size (tons)	136000	255000
Average Discharge rate (m3/hr)	5500	
Time to discharge (hours)	25.0	47
Peripheral time (hours)	9	9
Turn around period for each ship (hours)	34	56
Mix of Vessels	50%	50%
Parcel size of hypothetical ship with above mix (tons)	195500	
Turnaround Time of the above vessel (hours)	45	
Total days in a year	365	
Maintenance days	35	
Net days available	330	
Time available for SPM operations per day (0600 hrs to 1600 hrs = 10 hours for berthing) remaining time counted half as only discharge & unberthing can be undertaken 14 hours = 7.0 hours	17	
Time available for SPM operations per day approx 17 hours (out of 24 hrs)	70%	
Total days available for SPM operations (at 70% of the net days available)	231	
Total (in Hrs)	5544	

No. of trips possible	123.0
Maximum Capacity of SPM – 100% (MTPA)	24.0
Optimal Capacity Utilization	50%
Optimal Capacity (MTPA)	12.00

(iii). Capital Cost Estimation:

- (a). There are no civil structures envisaged to be developed with regard to the proposed SPM terminal and pipeline facilities development.
- (b). The cost estimates had been estimated in March 2004 by Engineers India Limited (EIL). These estimates were interpolated by Kandla Port Trust (KPT) by applying an escalation for inflation. The inflation rates used for escalation is 5.30% per annum in the revised proposal as against 5% assumed in the original proposal.
- (c). The capital cost of pipeline has been revised as the estimates in the original proposal did not reflect current market prices. The cost estimates of pipeline is taken based on the expansion project for Vadinar Oil Terminal by Essar Engineering in 2008 which is found to be most reliable and relevant. The unit cost of pipeline so obtained at Rs.20 crores per km or Rs.380 crores based on 2008 prices is escalated applying 5.3% inflation per annum to arrive at the capital cost for the year 2011 which comes to Rs.443.68 crores for the pipeline. For SPM, adopting the Essar cost of 2008 and applying annual escalation comes to Rs.140 crores in the year 2011.
- (d). The cost estimate of the SPM as per the feasibility report is Rs.103.28 crores. This is escalated using the inflation rate of 5.3% per annum to arrive at 2011 cost of Rs.148.26 crores which is considered in the revised proposal.
- (e). The cost estimates obtained above were compared with estimates using inputs of Cochin, Mundra and Essar Vadinar. The capital cost could vary significantly depending upon the source; age of equipments, duty structure etc and the reliability of the source was also an issue. The estimates of Essar Vadinar was found to be most reliable. The KPT has revised the capital cost estimates of SPM and the pipeline upwards to be more reflective of the current market prices. The revised capital cost estimated by KPT is presented in the following table:

(Rs. in crores)		
Sl. No.	Particulars	Estimated capital cost
(i).	SPM	148.26
(ii).	Pipeline	443.68
(iii).	Miscellaneous charges – [5% of (i). + (ii).] i.e. 5% * (148.26 + 443.68)	29.59
	Total Capital Cost of the Project [(i) + (ii) + (iii)]	621.53

(iv). Estimation of Operating Cost:

- (a). The operating cost for assessing the Annual Revenue Requirement (ARR) of the SPM has been estimated based on the norms specified in guidelines for liquid terminal and has also been compared with the cost of SPMs operational at Vadinar and Cochin.
- (b). Power and fuel cost are not applicable to the proposed SPM terminal as SPM uses self contained power using solar cells. The fuel requirement is negligible which cannot be estimated on per hectare basis. Power and fuel cost is, therefore, not considered in the estimation of operating cost.

- (c). Repairs and maintenance for civil works is not estimated as no civil structures are envisaged for the facility. Adopting the norms in the guidelines prescribed for liquid terminal, repairs and maintenance on mechanical and electrical equipments is estimated at 2% of total capital cost.
- (d). Insurance cost and other expenses are estimated adopting the norms prescribed for liquid bulk terminal.
- (e). Since there are no civil structures being built, depreciation rate has been taken as 10.34% per annum for the SPM facility and pipeline.
- (f). The KPT has stated that as per the Scale of Rates (SOR) of Kandla Port, way leave charges to be paid by the operator is Rs.0.75 per sqm per month. Accordingly, the way leave charges for the pipeline of 19 kms. length and 2 mtrs. width is estimated at Rs.3.42 lakhs per year.
- (v). **Assessment of Annual Revenue Requirement (ARR):**
- (a). The total pipeline length is 19.5 kms. The entire pipeline from the LFP to COT measuring about 0.5 km is outside the port limits. Hence, only 19 kms pipeline is considered for estimation of the project costs for upfront tariff fixation.
- (b). The revised Annual Revenue Requirement estimated by the KPT is as follows:

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Total annual operating cost	8917
2.	CAPITAL EMPLOYED	62153
3.	16% Return on capital employed	9944.48
Total Annual Revenue Requirement		18861

- (vi). The KPT has stated that as seen in SPMs operational at Cochin and Vadinar, handling charge is the only amount proposed to be collected from the users. Hence, the entire revenue requirement is considered for deriving the composite handling charge. It has, therefore, not proposed any miscellaneous charge.
- (vii). The per tonne handling rate proposed by the KPT for optimal capacity of 12 Million Tonnes Per Annum to meet the estimated annual revenue requirement of Rs.18,861 lakhs is Rs.157 per tonne.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms / guidelines for handling liquid cargo at Single Point Mooring as a stand alone facility.

As brought out in the factual note, in the absence of any norms prescribed in the guidelines for determining upfront tariff for SPM facility, the matter was referred to the Ministry of Shipping (MOS) seeking their recommendations. The MOS vide letter No.PD-11015/1/2010-KPT dated 9 June 2010 directed this Authority to undertake the fixation of upfront tariff for SPM at KPT based on the parameters applicable for liquid bulk handling with reference to SPM operations carried out at the KPT (Vadinar Division), Cochin Port and Paradip Port Trust as an interim measure till the guidelines for SPM terminals are finalised.

- (ii). The proposal filed by the KPT mainly relies upon the feasibility report prepared nearly six years back in the year 2004. The KPT was advised to update the feasibility report for the proposed SPM terminal in order to capture the change in

the technology, market conditions, prevailing capital cost, etc. The port has clarified that there has not been significant change in the technology particularly for the proposed SPM since the preparation of feasibility report and the estimates of capital cost has been reviewed and modified in the revised proposal to reflect the current market rate.

- (iii). The KPT had considered the capacity of the SPM at 9 MTPA in the original proposal as per the feasibility report and stated that it was based on the throughput projections. Neither the proposal of the KPT nor the feasibility report provided the calculation and its basis for assessing the capacity at 9 Million Tonnes Per Annum (MTPA). There were objections from prospective bidders on the estimation of capital cost. In view of the shortcomings observed in the proposal, the port was advised to review and modify its proposal based on the parameters achieved at other SPM operations including the SPM operated in the Vadinar division in line with directions of the MOS.

In the revised proposal, the KPT has considered the optimal capacity at 12 MTPA as against 9 MTPA assumed originally. Based on the input of capital cost obtained from Essar one of the SPM operators in Vadinar, the port has revised the capital cost to Rs.621.53 crores as against Rs.438.90 crores estimated in its original proposal. The power cost estimated at Rs.465 lakhs is excluded in the revised proposal citing that the proposed SPM will not consume any power and fuel. The final revised proposal of the KPT dated 12 January 2011 along with the information / clarifications furnished by the port during the processing of the case is considered in the analysis.

- (iv). Optimal Capacity:

As stated in the narration of the factual note, the KPT has mainly relied on the traffic forecast to consider the optimal capacity of the terminal. The optimal capacity of the SPM has been increased to 12 MTPA in the revised proposal. The port has confirmed that the 9 MTPA captures the present demand of crude handling at the proposed SPM and as per the feasibility report the maximum transfer of liquid can be 12 MTPA for the proposed SPM even after considering the future expansion plans which is finally considered as the optimal capacity in the revised proposal.

Clause 3.3.2. of the upfront tariff guidelines of 2008 stipulates that upfront tariff is to be determined for the optimal capacity irrespective of traffic forecast. For determining the optimal (quay) capacity, the guidelines specifies different handling rate norms for different type of cargo / vessel size. A norm of 70% of the maximum capacity is prescribed as the optimal capacity of the terminal. When a generic approach is available to the estimate capacity in the guidelines, the proposal of the KPT to reckon the traffic projection/ demand as the optimal capacity is a deviation from the guidelines of 2008. Bringing out the above position, the port was advised on several occasions to review its proposal and reassess the optimal capacity taking into consideration parameters of handling rate, number of working hours, etc., best achieved in the SPM operations following the generic approach prescribed in the guidelines.

The Kandla Port Trust has clarified that it is difficult to assess designed capacity of SPM as there are various factors which influence the capacity determination. It has argued that the traffic handled in the SPMs is to feed refinery and hence is restricted to the capacity of the refinery. The proposed SPM is to feed a single refinery and, therefore, optimal capacity of the SPM is not a relevant issue as per the KPT. The port has however attempted to furnish the capacity calculation which is explained here under:

- (a). In the revised proposal, the KPT has considered the effective discharge rate of VLCC at 6120 tonnes/ hour and suezmax vessel at 5100 tonnes/ hour and the average discharge rate at 5500 tonnes/ hour. The handling rate achieved by Essar and IOCL are 8000 and 10000 tonnes / hour for their respective SPM operations. Even the KPT had earlier stated the

average discharge rate at SPM would be 7500 tonnes / hour which is scaled down to 5500 tonnes/ hour in the revised proposal. The KPT has stated that the revised average discharge rate of 5500 tonnes/ hour is based on the most reliable dates obtained from Essar Vadinar. Since the upfront tariff is fixed for 30 year time horizon, the reason for not considering the best discharge rate parameters achieved is not explained by the port.

- (b). It is notable that even if the average discharge rate of 5500 tonnes / hour as indicated by the KPT is considered, the optimal capacity will be 33.72 MTPA (i.e. 5500T/hour *365*24 hours *70%) as per the general formula prescribed in the guidelines for estimating the capacity. As against the above, the KPT in the revised proposal filed on 12 January 2011 has assessed the theoretical capacity of the SPM at 24 MTPA which is further pegged at 50% capacity utilisation i.e. at 12 MTPA for arriving at the upfront tariff. The capacity calculation furnished by the KPT shows that the port has provided allowance in various parameters, viz. number of working days, number of hours available for SPM operations citing routine maintenance and restriction in berthing vessels during night time at SPM. The optimal capacity of the SPM is pegged at 50% of the theoretical capacity i.e. 12 MTPA. The KPT has stated that various factors influence the determination of the capacity of SPM and has highlighted the following points in support of its argument:

- The operations of berthing vessels/ tankers at the SPM is possible only during the day time from 6 AM to 4 PM which effectively reduces the time available in each day to 17 hours from 24 hours.
- The routine maintenance of SPM facility which is possible only during day time consumes one to one and half month in a year as per position obtained at other SPMs in Vadinar.
- There are limitations due to cargo type and in view of stoppages due to various operational, nautical and safety considerations during the discharge operation.

The KPT has, therefore, argued that 70% utilization norms and 365 days x 24 hours of working prescribed in the guidelines for calculation of optimal capacity cannot be applied to the SPM facility. At all the SPM operations the capacity is in the range of 40% to 50% of the designed capacity.

- Further, SPMs operating the Major Ports are limited by the capacity of refinery. It has cited the examples of the SPMs operated by Essar at Vadinar, IOCL and the BPCL at Cochin Port Trust in support of its claim. KPT is of the view that the upcoming SPM facility can feed only one refinery.
- The pipeline of 19 Kms length would itself contain a large volume of crude of specific quality. It has stated that operationally and economically it may not be unviable to prepare the pipeline for another variety of cargo. Even the Essar has confirmed that average handling rate will reduce if the length of the pipe line increases.

The port has pegged the optimal capacity at 12 MTPA but has proposed to review the tariff, if and when the actual traffic handled exceeds the capacity assumed in the upfront tariff calculation tariff caps.

- (c). The optimal capacity is a critical factor in determination of the upfront tariff and if the various parameters assumed in determining the upfront rate based on which the tariff is fixed is improved at a later stage it may result in unintended gain to the operator. In view of the above position and in the absence of any separate norms for SPM operations, the MOS was

requested vide our letter dated 6 December 2010 to examine the deviation from the guidelines proposed by the KPT with reference to the capacity determination in view of the constraints explained by the port. The proposal of the port to review the upfront tariff if the actual cargo at SPM exceeds the capacity considered for determination of tariff was also highlighted. We have not received any specific advice or any adverse remarks from the Ministry on the deviation proposed by the KPT from the guidelines with reference to the assessment of the capacity. In a separate meeting to review the PPP projects, the Ministry has, however, pointed out that SPM facility at Gulf of Kutch is one of the prestigious projects, which should be expedited. In this backdrop, upfront tariff for SPM at KPT is processed considering the optimal capacity at 12 MTPA as assessed by the KPT subject to review when actual traffic handled exceeds the optimal capacity considered in this exercise. The port has undertaken to file a proposal for review of tariff at that time. The port is advised to incorporate an appropriate clause to this effect in the RFP documents to be issued and in the BOT agreement to be signed with the successful bidder. It is relevant to state that a similar approach was adopted in case of upfront tariff for dry bulk terminal off Tekra near Tuna at port of Kandla.

(v). Capital costs:

- (a). The upfront tariff guidelines broadly indicate civil works and list of equipment for various cargo handling facilities. There are no separate norms prescribed for SPM operations.

The KPT has clarified that civil works, storage of the crude, etc. are not envisaged for the proposed SPM. The storage facility at Crude Oil Terminal (COT) is proposed to be located outside the jurisdiction of the port. That being so, the capital cost does not include the civil cost, cost of COT, etc.

- (b). As regards equipment, the port envisages investment for SPM terminal and pipelines.

The prospective bidders observed that the capital cost estimated by the KPT in the original proposal is on the lower side. The KPT has revisited the estimates of capital cost and has revised the estimates of pipeline cost reportedly based on the unit rate obtained for one of the projects of Essar. The port has confirmed that the capital cost pertaining to the portion of pipeline falling outside the port limits which was considered in the original proposal is excluded in the revised capital cost. Since the base rate for estimation pertains to the year 2008, escalation of 5.3% p.a. is applied to update the capital cost to reflect the current market price. For cost of the SPM, the estimates furnished in Feasibility Report is taken as the base and annual escalation of 5.3% per annum is provided to arrive at the updated capital cost.

Despite specific request, the KPT has not furnished supporting documents in form of budgetary quotations, rate analysis, etc. to validate the estimates of capital cost. The capital cost estimated by the KPT is relied upon.

- (c). This miscellaneous cost is estimated at 5% of equipment cost adopting the norms prescribed in the guidelines for liquid handling terminal.
- (d). Return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(vi). Operating cost:

- (a). The port had initially estimated power cost which was not supported with any calculation relating to consumption of power. The port was advised to justify the estimation of power cost with reference to actual power consumption at other SPM operation and particularly with reference to SPM operated by the KPT at Vadinar Division. On our insistence, the port has revisited this estimate and confirmed that power and fuel cost are not applicable to the proposed SPM as it will be using self contained power using solar cells.
- (b). The repairs and maintenance cost is estimated at 2% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost and other expenses are estimated at 1% each of the gross fixed assets as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c). Clause 3.5.3. of the tariff guidelines of 2008 stipulates that the depreciation should be calculated following the Straight Line Method (SLM) as per the rates prescribed in the Companies Act 1956. The KPT has in the revised proposal adopted depreciation rate of 10.34% stating that it is as per the guidelines.
- (d). The upfront tariff guidelines require estimation of license fee for port assets based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective port trusts. The KPT does not propose to allot any land to the concessionaire as it does not anticipate any land based developments within port jurisdiction. The Kandla Port Trust has, however, estimated way leave charges on 19 kms. length of pipe line i.e. from the SPM in the port waters to the Land fall Point falling in the port area. For estimating the way leave charges, the KPT had originally adopted the license fee prescribed in its existing Scale of Rates for open space for kutch plots at Rs.10.50 per sq. metre per month. The KPT in the revised proposal has modified the estimate and scaled it down adopting the unit rate of Rs.0.75 per sq. mtr. per month. It is understood that the revised unit rate of license fee applied by the KPT is based on the unit rates for open space at Tuna prescribed in the Scale of Rates of the KPT which was considered in the case of upfront tariff determination for dry bulk cargo off Tekra at Tuna in Kandla Port.

It is to relevant to state that the existing Scale of Rates of the KPT approved by this Authority does not prescribe any way leave charges for water area. The Land Policy guidelines issued by the Government in the year 2004 are not explicit about the rate to be adopted for water area of the port which is licenced for use of any private party. There is no uniformity in application of rates for water area amongst different Major Port Trusts. The matter has been referred to the Ministry of Shipping vide our letter No.TAMP/57/2008-MOPT dated 9 June 2010 and the response of the Ministry is awaited. For the purpose of this analysis the revised way leave charges estimated by the KPT is considered.

- (e). The total operating cost for handling crude at SPM estimated by the KPT is Rs.8917 lakhs which is considered in determining the upfront tariff.
- (a). The total annual revenue requirement from SPM operations is estimated at Rs.18861 lakhs which is an aggregate of 16% return on the capital cost estimated at Rs.9944 lakhs and operating cost of Rs.8917 lakhs.
- (b). The entire estimated revenue requirement is proposed to be recovered from the handling charge. Accordingly, to meet the estimated annual revenue of Rs.18861 lakhs over the optimal capacity of 12 MTPA, the consolidated handling charge of Rs.157 per tonne is prescribed as proposed by the KPT.

The port has not listed down the services included in the composite handling rate despite specific advice. A note is introduced to state that the handling charge of Rs.157 per tonne for handling crude at SPM is a composite rate for unloading the cargo from vessels / tanker, transportation through pipeline (within the limits of the port), wharfage and all other associated services provided by the SPM operator.

- (viii). As per the coastal concession policy of the Government which is prescribed in clause 4.3. of the tariff guidelines notified on 31 March 2005, handling of crude including POL is not entitled for any coastal concession. The port has also therefore rightly not proposed any concessional tariff in the handling charge for coastal category.
- (ix). As the levy of the vessel related charges are not within the scope of the concessionaire, it is not found relevant to include the conditions proposed at note (i), (ii), (iii) and (iv) about reckoning the status of the vessel for the purpose of vessel related charges, criteria for conversion of foreign to coastal vessel, review of exchange rate, conversion of dollar into rupees terms. Since no coastal concession is envisaged for coastal vessel and since all the vessel related charges will be collected by the KPT, definitions of 'foreign-going' and 'coastal' vessels and 60% concession in vessel related charges to coastal vessel proposed by KPT is not found relevant and hence not incorporated in the Scale of Rates. The definition of port area will be as per the relevant Act. Hence the above mentioned definition and conditions proposed by KPT are not included in the Scale of Rates for the SPM facility.
- (x). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator are incorporated in the upfront tariff schedule for SPM facility.
- (xi). The conditionalities proposed by the port specifying the interest on delayed payments / refunds at 14.75% is partially modified to state that the penal rate of interest will be at 2% above the prime lending rate declared by the State Bank of India as prescribed in the upfront tariff schedule of other major port trusts. The other conditions about rounding off the grand total of bill, rates prescribed in Scale of Rates are at ceiling levels and rebates at floor levels, enabling port to rationalise Scale of Rates so as to give relief to users, notifying the lower rates and rationalisation of conditions are approved by this Authority in the other upfront cases and hence approved in this case also.
- (xii). As per Clause 2.2. of the guidelines of February 2008 for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports, the upfront tariff caps to be prescribed would be applicable to all the projects to be bid out for identical handling facilities at the Kandla Port Trust during the next five years. It has to be recognised that the upfront tariff set in the instant case is mainly relying on the parameters and the capital cost furnished by the KPT in the absence of any norms available for SPM operations. The norms for SPM terminal are being formulated by the Ministry. If the KPT envisages any other project to be bid out for identical handling facilities in its port during the next five years, it is advised to approach this Authority for determining upfront tariff based on the norms / guidelines (to be) prescribed by the Ministry in this regard.

15.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation pertain to the year 2011 as reported by the KPT, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2011.

15.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

15.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

15.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement. As stated earlier, the KPT should clearly bring out in the bid document as well as in the Concession Agreement that the private operator will be permitted to deploy one ship loader only.

15.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

15.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

15.7. The upfront tariff fixation has been carried out relying the optimal capacity of the SPM terminal as assessed by the KPT at 12 MTPA for the reasons explained earlier. This Authority makes it clear once again that the upfront tariff caps fixed now will be subject to review any time during the concession period, if it is found that the actual traffic handled, exceeds the optimal capacity determined in this exercise and accordingly advises KPT to monitor the position and file a suitable proposal for resetting the tariff at the appropriate time.

16. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for SPM facility in Gulf of Kutch at Kandla Port Trust attached as Annex - I.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

ANNEX - I

KANDLA PORT TRUST

UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR SINGLE POINT MOORING FACILITY OFF VEERA AT GULF OF KUTCH

1. GENERAL TERMS & CONDITIONS:

(i). Interest on delayed payments / refunds:

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments. Likewise, the terminal operator shall pay interest on delayed refunds.
- (b). The rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
- (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.

- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iii). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (iv). (a). Rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates / or provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (v). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. CONSOLIDATED HANDLING CHARGES

Description	Rate per metric Ton (₹)
Composite handling charge	157.00

Notes:

- (i). The handling charge prescribed above is a composite rate for handling the crude from vessels / tanker, transportation through pipeline (within the limits of the port), wharfage and all other associated services provided by the operator.
- (ii). Composite handling charge shall be levied on the actual tonnage of crude handled at the SPM.
- (iii). The following vessel related charges shall be levied by the KPT as per the rates prescribed in the Scale of Rates of KPT from time to time for vessel related services provided by the port:
- Port dues
 - Pilotage fees
 - Pilot attendance fees
 - Mooring charges
 - Anchorage charges
 - Tug Hire charges
- (iv). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.